



regionale2010



## :brückenschlag mondorfer fähre

Dokumentation  
zum begrenzten, kooperativen  
landschaftsarchitektonischen Wettbewerb  
nach RAW 2004

November 2007



## inhalt

|       |    |                                                                     |
|-------|----|---------------------------------------------------------------------|
| seite | 05 | vorwort                                                             |
| seite | 07 | der wettbewerb – planungsgeschichte, ziele, wett-<br>bewerbsaufgabe |
| seite | 10 | wettbewerbsart, beurteilung, preisgericht und<br>–vergabe           |
| seite | 12 | 1. preis                                                            |
| seite | 18 | 2. preis                                                            |
| seite | 24 | 3. preis                                                            |
| seite | 30 | anerkennung 1                                                       |
| seite | 36 | anerkennung 2                                                       |
| seite | 43 | impressum                                                           |



Quelle der Kartengrundlage: Landesvermessungsamt NRW, Topographische Karte 1:25000, Blatt 5208 Bonn

## vorwort der städte bonn und niederkassel

Gemeinsam betreiben Bonn, Bornheim, Niederkassel, Sankt Augustin, Troisdorf und Alfter im Rahmen der Regionale 2010 ein Freiraumkonzept, dem sie den Namen ‚Grünes C‘ gegeben haben – angelehnt an die Form, die die Aneinanderreihung der einzelnen Teilräume ergibt. Die Verknüpfung dieser Teilräume wird durch den „Link“, eine besonders gestaltete Wegeverbindung, hergestellt. Er hat seinen Ursprung beiderseits des Rheines und verästelt sich dann nach Westen und Osten in das ‚Grüne C‘. Der Rhein trennt den „Link“ – die Verbindung des linken mit dem rechten Rheinufer macht einen „Brückenschlag“ erforderlich.

Seit Jahrhunderten nutzen die Menschen Fährn für solche Brückenschläge über das Wasser. Was also lag näher als den Brückenschlag dort zu verorten, wo die Mondorfer Fähre den Rhein überquert? Erst mit diesem Brückenschlag wird das ‚Grüne C‘ komplett. Gleichzeitig entstehen auf beiden Ufern Brennpunkte: sind die linearen Strukturen entlang des Rheins traditionell in nord–südlicher Richtung ausgebildet, werden sie durch das in ost–westlicher Richtung verlaufende ‚Grüne C‘ unterbrochen und miteinander verknüpft. Diese Verknüpfungspunkte aufzuwerten machte einen landschaftsplanerischen Wettbewerb lohnend.

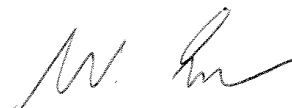
Die Städte Bonn und Niederkassel, die diesen Wettbewerb gemeinsam ausgelobt haben, sind der Regionale 2010 Agentur für die tatkräftige Unterstützung in hohem Maße zu Dank

verpflichtet. Regionale Kooperation braucht verlässliche Kristallisationspunkte – nur so war es möglich, den Wettbewerb so zügig und erfolgreich durchzuführen. Nach einem europaweiten Aufruf im März 2007 wurden aus mehr als 30 Bewerbungen acht Teams für die Teilnahme ermittelt. Möglichkeiten zur Rückkoppelung bestanden im Rahmen eines Rückfragen– und eines Zwischenkolloquiums im Mai und im Juni. Die Arbeiten der fünf Preisträger, für die sich die Jury am 17. August 2007 entschieden hat, werden in dieser Veröffentlichung dokumentiert.

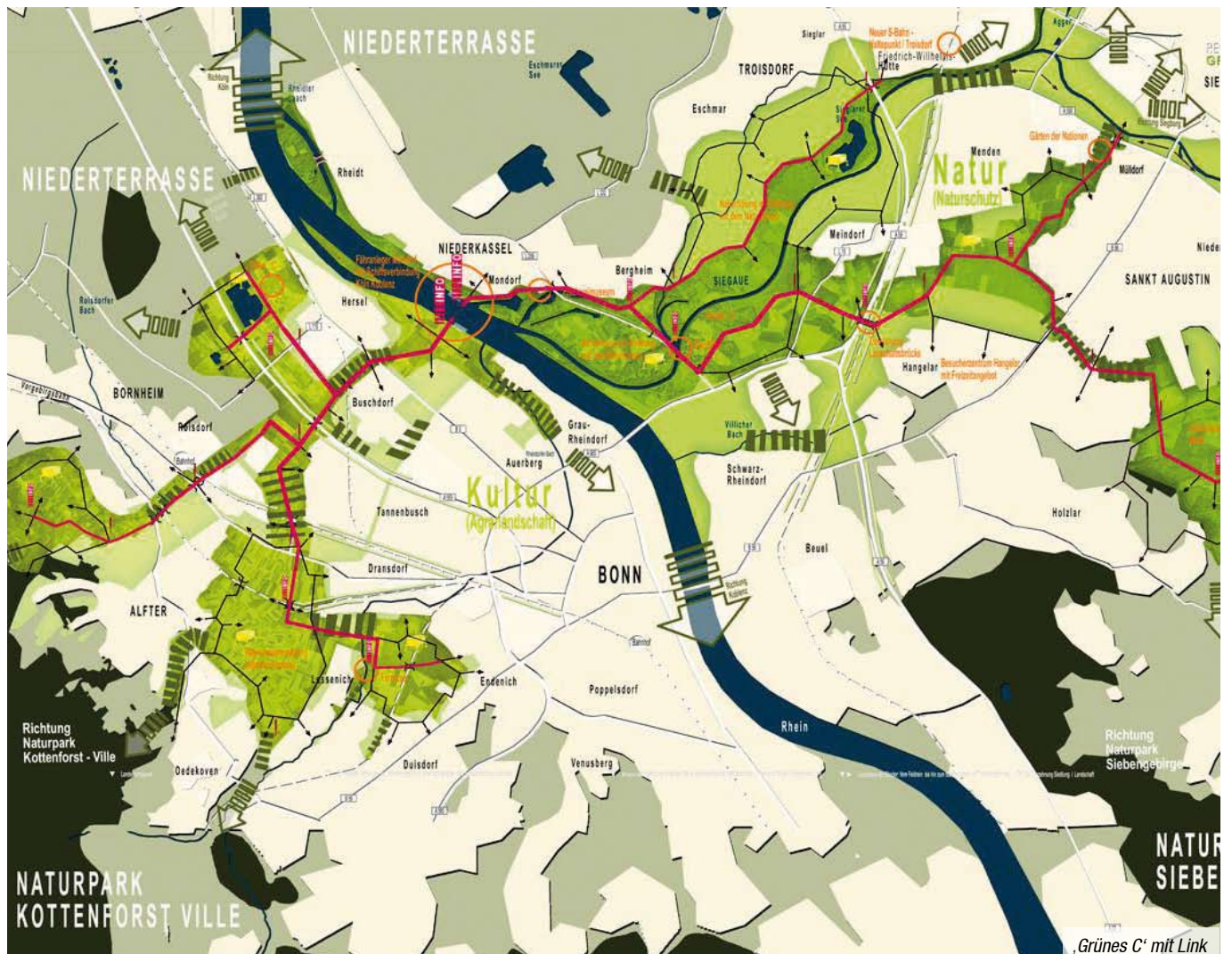
Das Ergebnis des Wettbewerbs überzeugt auch die beiden unmittelbar beteiligten Städte. Es bietet eine hervorragende Grundlage für die Realisierung bis zum Präsentationsjahr der Regionale 2010. Der „Brückenschlag“ verfestigt die regionale Zusammenarbeit der am ‚Grünen C‘ beteiligten Kommunen – er steht auch dauerhaft für die angesichts der nationalen und internationalen Konkurrenz der Regionen strukturell unverzichtbare Kooperation der Bundesstadt Bonn mit den benachbarten Gemeinden.



Die Oberbürgermeisterin  
Bärbel Dieckmann  
Bundestadt Bonn



Der Bürgermeister  
Walter Esser  
Stadt Niederkassel



## der wettbewerb - planungsgeschichte, ziele, wettbewerbsaufgabe

### Planungsgeschichte

Bereits vor rund tausend Jahren gab es nördlich von Bonn eine Fährverbindung von Mondorf an der Siegmündung zum gegenüberliegenden Ufer des Rheins Richtung Vorgebirge. Mit dem Bau der Bonner Nordbrücke in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts hat diese Rheinquerung für den motorisierten Verkehr an Bedeutung verloren. Dagegen hat die Fährverbindung für die regionale Vernetzung der Kulturlandschaften und Erholungsräume des Ballungsraumes Köln/Bonn eine herausragende Bedeutung.

### Gegenstand und Ziel des Wettbewerbs

Der Wettbewerb, dessen Ergebnisse die vorliegende Dokumentation festhält, wurde von zwei Städten des interkommunalen Projektes ‚Grünes C‘, Niederkassel und Bonn, ausgerufen. Dies geschah im Rahmen der Regionale 2010, einem Strukturprogramm des Landes NRW, welches sich unter anderem die zukunftsweisende Gestaltung der Lebens- und Landschaftsräume der Region Köln/Bonn zur Aufgabe gemacht hat.

Das ‚Grüne C‘ ist ein interkommunales Freiraumkonzept der linksrheinischen Kommunen Bornheim, Alfter und Bonn und der rechtsrheinischen Städte Niederkassel, Troisdorf und Sankt Augustin. Es ist ein anspruchsvolles raumwirksames Projekt mit Regionale 2010 A-Status zur Umsetzung des ‚Masterplan :grün‘, der das Ziel verfolgt, das Kulturland-

schaftsnetzwerk der Region Köln/Bonn zu bilden. Leitidee des ‚Grünen C‘ ist es, die unterschiedlichen Landschaftsräume vom linksrheinischen Vorgebirge über den Rhein im Bonner Norden hinweg bis zur Siegaue und dem Siebengebirge miteinander zu vernetzen. Im Rahmen dieses regionalen Projektes ist die Neugestaltung des Umfeldes der Mondorfer Fähre als „Brückenschlag über den Rhein“ der wichtigste Baustein zu dieser räumlichen Vernetzung. Das Ergebnis des Wettbewerbs soll bis zur Präsentation der Regionale im Jahre 2010 realisiert werden.

Inhalte des Wettbewerbs sind:

- die landschaftsarchitektonische und künstlerische Neugestaltung des Umfeldes der beiden Fährköpfe
- die Integration der Umgestaltung in das regionale Landschaftskonzept des ‚Grünen C‘
- die räumliche und visuelle Inszenierung des Themas „Rheinquerung“.

### Wettbewerbsaufgabe

#### 1. Planungsstand Pilotprojekt ‚Grünes C‘

Die Grundlage für die räumliche Entwicklung der Landschaftsräume des ‚Grünen C‘ beidseitig des Rheins bildet die zwischenzeitlich vertiefte Rahmenplanung des Büros 3+Freiraumplaner, Aachen in Zusammenarbeit mit der Architekturfabrik Aachen. Das Konzept für das ‚Grüne C‘ ist kein Freiraumentwurf im herkömmlichen Sinne, weil sich

das Planungsgebiet selbst nicht als zusammenhängender, einheitlicher Raum darstellt. Vielmehr sollen die vielfältigen, vorhandenen [agrarischen] Kulturlandschaften linksrheinisch und die überwiegend geschützten Landschafts- und Naturräume rechtsrheinisch in ihren unterschiedlichen Eigenarten kultiviert, bewahrt und vernetzt werden. Die Bausteine für die Realisierung des ‚Grünen C‘ sind daher nicht als großflächige Maßnahmen zu verstehen, sondern als gezielt gesetzte Interventionen durch Einzelprojekte in so genannten „Lupenräumen“ und Vernetzungen des Bestandes.

Das Büro 3+Freiraumplaner entwickelte hierzu die robuste Leitidee eines „Link“: Als in west-östlicher Richtung verlaufender Weg wird der „Link“ zum Rückrat des gesamten Raumes, verbindet die unterschiedlichen Landschaften, Teilräume und Projekte und setzt sie so in räumliche Beziehung zueinander.

Im vergangenen Herbst wurde das Rahmenkonzept von den politischen Gremien der sechs Kommunen beraten und als Grundlage für die weitere Ausarbeitung beschlossen. Für den Bereich der Rheinquerung des „Link“ an der Mondorfer Fähre als Schlüsselprojekt des ‚Grünen C‘ wurde wegen der zentralen Bedeutung des Brückenschlages über den Rhein dieser Wettbewerb ausgelobt.

## **2. Gesamtkonzept: Einfach und anspruchsvoll, ortsbezogen und innovativ, umsetzbar**

Das begrenzte Budget einerseits und der hohe, regional bedeutsame Innovationsanspruch des Projektes ‚Brückenschlag Mondorfer Fähre‘ andererseits kennzeichnen die Besonderheit der Wettbewerbsaufgabe. Die Auslober erwarten von den Bearbeitern:

- Konkrete Entwurfsaussagen zur landschaftsarchitektonischen und künstlerischen Gestaltung des unmittelbaren Umfelds der Rampen und Fähranleger. Hierfür werden in der Auslobung ein engeres Wettbewerbsgebiet für eine flächenhafte Umgestaltung und ein weiteres Wettbewerbsgebiet für punktuelle einzelne Neugestaltungsvorschläge unterschieden.
- Behandlung der Ränder und Übergänge zur Einbindung der Neugestaltung in das Rahmenkonzept des ‚Grünen C‘.
- Vorschläge für gestalterische Elemente in diesem Bereich, als punktuelle Interventionen, die gezielt Orte im Sinne der Leitideen des ‚Grünen C‘ in Wert setzen, sichtbar machen und vernetzen. Dazu zählen Möblierungen, künstlerische Interventionen und Bepflanzungen ebenso wie Wegeführungen und Nutzungsideen, die mit dem Standort und der Aufgabe landschafts-entwerferisch sensibel umgehen.
- Einen Beitrag zum Thema „Rheinquerung“, der insbesondere zum Präsentationsjahr 2010 der Regionale im Sinne

eines eindrucksvollen „Brückenschlages“ sichtbar und erfahrbar wird.

- Einen kreativen Umgang mit den Eigentumsverhältnissen und den Vorgaben des Hochwasser- und Landschaftsschutzes im Sinne einer gestalterischen Interpretation.
- Eine Berücksichtigung des gegenwärtigen Kostenlimits von 2,5 Mio. Euro reine Brutto-Baukosten für die Gesamtmaßnahme.

### **3. Neugestaltungen in der Fläche**

Das unmittelbare Umfeld der Rampen ist teilweise verwahrlost und verbuscht, hat schadhafte Oberflächen und wird wild beparkt. Trotz der landschaftlichen Einzigartigkeit der Rheinufer mit ihren unterschiedlichen Atmosphären fehlt es hier an Aufenthaltsqualität. Wettbewerbsaufgabe ist es, eine landschaftsarchitektonische Konzeption zu entwickeln, die diese Orte neu in Wert setzt.

### **4. Sichtbar machen, vernetzen, künstlerisch akzentuieren**

Gegenwärtig liegt die Mondorfer Fähre versteckt und ist von Ortsfremden kaum zu finden. Vor Ort erscheinen die Zufahrten zu den Rampen zufällig und lediglich verkehrstechnisch optimiert. Es fehlt an einprägsamen Hinweisen auf diesen wichtigen und historisch bedeutsamen Übergang über den Fluss. Eine wesentliche Entwurfsaufgabe besteht daher darin, Vorschläge für eine „optische Verbindung“ zu machen und weit sichtbare Zeichen zu setzen, die auf den Ort und die

Querung verweisen. Es sollen gestalterische Interventionen gesetzt werden, die neugierig machen und anregen, möglicherweise auch einmal ungeplant mit der Fähre über den Rhein zu setzen.

### **5. Nutzungsergänzungen**

Architektonische Vorhaben als neue Attraktionen im Sinne eines regionalen Ausflugszieles sind an den Fähranlegern nicht das Thema. Wünschenswert wären aber auf Mondorfer Seite ein Kiosk mit WC-Anlage und Fahrradabstellmöglichkeiten [ca. 30 Räder]. Im Umfeld des Graurheindorfer Fähranlegers sind ebenfalls ein temporärer Kiosk mit Getränkeausschank sowie Toiletten gewünscht. Es sind also temporäre, mobile, hochwasserangepasste Nutzungsangebote [Eiswagen, „Beach“, Biergarten...] in der Diskussion, die wetter- und jahreszeitenabhängig die Fährpunkte zu attraktiven Zwischenstopps für Radfahrer, Wanderer und andere Freizeitler machen sollen. Hierzu werden Vorschläge erwartet. Auf beiden Rheinseiten ist ferner die Stellplatzsituation landschaftlich integriert zu verbessern.

### **6. Besondere Vorgaben**

Bei den Planungen sind der Hochwasserschutz, der Landschaftsschutz sowie funktionale Vorgaben bezüglich des Bestandes und der zukünftigen Nutzung zu beachten. Detaillierte Angaben sind der Auslobung zu entnehmen.

## wettbewerbsart, beurteilung, preisgericht und -vergabe

### Wettbewerbsart

Der Wettbewerb wurde als begrenzter, kooperativer landschaftsarchitektonischer Wettbewerb ausgelobt. Der Auslobung liegen die „Regeln für die Auslobung von Wettbewerben“ [RAW 2004] zugrunde.

Als Teilnehmer wurden ausgewählt:

- böhm benfer zahiri landschaften, Berlin, mit Thomas Hannibal, Zürich
- BierbaumAichele. Landschaftsarchitekten, Mainz, mit Dörte Bäumer, München
- Ernst + Partner, Trier, mit Christoph Manke, Lünebach
- a24\_landschaft, Berlin, mit christoph Faulhaber, Hamburg
- Bernard Sattler, Berlin, mit Marijke der Goey, Amsterdam
- RMP Stephan Lenzen, Bonn, mit Jan Leven, Bereborn
- ST raum a., Berlin, mit Inges idee, Berlin
- realgrün, München, mit Albert Hien, München

Das Verfahren wurde anonym durchgeführt. Alle Beiträge wurden bis zum 20.07.2007 fristgerecht eingereicht. Alle eingereichten Arbeiten wurden für den Wettbewerb zugelassen. Die Vorprüfung erfolgte durch Christl Drey, Heide Riemer und Veronika Howe, Büro Drey + Riemer, Köln in Zusammenarbeit mit der Regionale 2010 Agentur.

### Beurteilung der Wettbewerbsarbeiten

Am 17.08.07 tagte das Preisgericht unter Vorsitz von Herrn Prof. Aufmkolk in der Aula der Alfred–Delp–Realschule, Langgasse 126, in Niederkassel–Mondorf. Dem Preisgericht gehörten an:

Als Preisrichter:

- Prof. Gerd Aufmkolk, Landschaftsarchitekt, Nürnberg
- Prof. Ulrike Beuter, Landschaftsarchitektin, Oberhausen
- Helmut Esch, 1. Beigeordneter, Stadt Niederkassel
- Lutz Fritsch, Künstler, Köln
- Prof. Holger Haag, Landschaftsarchitekt, Heidelberg
- Hannelore Kossel, Landschaftsarchitektin, Berlin
- Dr. Volker Kregel, Beigeordneter, Bundesstadt Bonn
- Judith Kusch, Architektin/Stadtplanerin, Köln
- Hans–Christian Lehmann, Techn. Beigeordneter, Stadt Troisdorf
- Wolfgang Wackerl, Regionale 2010 Agentur, Köln
- Manfred Schier, Beigeordneter, Stadt Bornheim
- Dr. Bärbel Steinkemper, Bürgermeisterin, Gemeinde Alfter

Als stellvertretende Preisrichter:

- Rüdiger Brosk, Landschaftsarchitekt, Essen
- Prof. Christa Reicher, Stadtplanerin, Dortmund/Aachen
- Boris Sieverts, Künstler, Köln

Als sachverständige Berater/innen ohne Stimmrecht:

- Klaus Bouchon, Bundesstadt Bonn, Stadtplanungsamt
- Frauke Burgdorff, Montagstiftung Bonn
- Thomas Wilke, Bezirksregierung Köln
- Franz Haverkamp, Stadtentwicklungsgesellschaft Niederkassel mbH
- Rita Budde, ULB Bonn
- Günter Pfeiffer, ULB Rhein–Sieg–Kreis
- Ingo Schneider–Lux, Lux–Werft, Mondorf

Es wurden die Beurteilungskriterien der Auslobung herangezogen. Die Wettbewerbsarbeiten sollen eine überzeugende Leitidee und deren Umsetzung in Hinblick auf folgende Aspekte besitzen:

- die Landschaftsplanerische Gestaltung, u.a.:
  - der konzeptionelle Umgang mit den Themen „Ufer“ und „Rheinquerung“
  - die Gestaltqualität der Freiräume
  - der künstlerische Beitrag
- die Funktionalität, u.a.:
  - die Einbindung in das Gesamtkonzept ‚Grünes C‘
  - der Umgang mit den Vorgaben des Hochwasser– und des Landschaftsschutzes
  - die technische Realisierbarkeit
  - die Integration der Stellplätze
- die Berücksichtigung des vorgegebenen Kostenrahmens

Bei der Bewertung wurden insbesondere die Einzelfragen

- Eingriffsintensität
  - Gewichtung Landschaftsarchitektur – künstlerischer Beitrag
  - Einfache, klare Gestaltung einerseits – Sichtbarmachung durch Zeichen andererseits
  - Verbindung der beiden Ufer
  - Bedeutung der „Landmarks“ und
  - Erkennbarkeit der Fähre als Rheinquerung.
- beachtet.

### Preise und Anerkennungen

- |               |                                                                                   |
|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Preis      | RMP Stephan Lenzen, Bonn, mit Jan Leven, Bereborn                                 |
| 2. Preis      | BierbaumAichele. Landschaftsarchitekten, Mainz, mit Dörthe Bäumer, München        |
| 3. Preis      | a24_landschaft, Berlin, mit Christoph Faulhaber, Hamburg                          |
| Anerkennung 1 | böhm benfer zahiri Landschaften Städtebau, Berlin, mit Thomas Hannibal, Zürich    |
| Anerkennung 2 | [1.000,– Euro] realgrün Landschaftsarchitekten, München, mit Albert Hien, München |

## 1. preis – RMP stephan lenzen, bonn, mit jan leven, bereborn

### Auszug aus dem Erläuterungsbericht

#### „Mondorf übersetzen

Wie viele Zeichen braucht der Rhein? Der Entwurf negiert die Suche nach einer zeichenhaften, weit sichtbaren Markierung der beiden Fährköpfe. Er sieht nicht in der Setzung einer weithin sichtbaren Brückenschlagsymbolik die Steigerung für die Motivation des Übersetzens, sondern nur in der Steigerung der Erlebnisqualität des Übersetzens und der Attraktivitätssteigerung des jeweils gegenüberliegenden Ufers.

Inszeniert wird nicht die visuelle Verbindung zweier Ufer, sondern das Übersetzen über den Rhein an sich. Die Annäherung ans andere Ufer wird durch das bewusste Erfahren von ‚Kunst in der Fläche‘, einer Anarmorphose beim An- und Abfahren von Mondorf, zum Erlebnis. Auf den ersten Blick für den Übersetzer wahllos verteilte Flächen werden an einem Punkt der Überfahrt zum Bild, zum Motiv, hier zum Fisch. Das Bild, das alles verbindet: Mondorf, Rhein, Museum.

Die Gestaltung des Mondorfer Rheinparks fügt die Nutzungseinheiten an einem Punkt zusammen, den Rheinterrassen. Diese bilden die geneigte Plattform für Biergarten, Kiosk, Kirmes und ‚Beach‘. Des Weiteren dient die flottenförmige Rheinterrasse nicht nur als Parknukleus, als Wegverteiler, sondern auch als flussseitiges Entree Mondorfs. Die vielfältigen Nutzungen werden klar geordnet und den Flächen zugewiesen. Die neue Bootsanlegestelle wird z.B. südlich

der Rheinterrassen angeordnet mit Abstellmöglichkeiten und Bootsanhänger.

Diese Konzentration baulicher Intensität liegt am Rand eines ansonsten sehr reduzierten Uferparks, dessen Ausstrahlung in seiner Offenheit, Klarheit und den Weitblicken liegt. Ein Uferparkrundweg vernetzt die Siedlung mit dem Flussraum, dem Erlebnisweg Rheinschiene und dem Grünen C. Ein zurückhaltender Freiraum – nicht nur bei Hochwasser.

Das Gestaltungsprinzip der geringen Interventionen und der Nutzungskonzentration ist auch Grundlage des Entwurfs für die Graurheindorfer Rheinpartie. Hier entsteht an der Fährzufahrt ein Aufenthaltsbereich mit Kiosk, WC und angrenzender Bushaltestelle. Neben diesem Fährkopf ist der Abschnitt des Erlebnisweges Rheinschiene jeweils etwa 100 m rechts und links davon die Hauptintervention auf dieser Rheinseite. In den Asphaltweg eingeschnittene Fragmente, in Form- und Materialkongruenz der fraktalen Flächen der Anamorphose-Installation in Mondorf, erwecken die Aufmerksamkeit des schnellen und auf den Weg blickenden Radfahrers und Fußgängers. Mit der Bündelung des Grünen C Links und dem Erlebnisweg Rheinschiene erfolgt eine gewollte Verdichtung, die zur Verlangsamung und zu erhöhter Aufmerksamkeit führt.

#### :flotte regionale

Das Präsentationsjahr für Mondorf ist geprägt durch das

Bild eines Fischerdorfes am Rhein mit seinen angelandeten Booten. 53 blau–rote stilisierte Kunststoffboote adäquat der Anzahl der Regionale 2010–Kommunen bilden die :flotte regionale. [...]“

### Beurteilung durch das Preisgericht

Es handelt sich bei diesem Beitrag um eine sehr zurückhaltende Arbeit, die sich auf eine geringe Interventionstiefe beschränkt, dies jedoch an den richtigen Stellen. Die in der Auslobung formulierten funktionalen Anforderungen sind mit Augenmaß erfüllt. Die großräumige Einbindung erscheint gelungen. Auf der Graurheindorfer Seite sind sowohl der Anschluss an das ‚Grüne C‘ durch Anbindung an den „Link“ und den Erlebnisweg „Rheinschiene“ als auch die Thematisierung der Geschwindigkeitsreduktion im Kreuzungsbereich gut gelöst. Heute vorhandene Konflikte werden bewältigt. Dabei mag dahin gestellt sein, ob die Wahl der Mittel [Intarsien im Belag] die geeignete Gestaltung ist. Auf der Mondorfer Seite ist die Anbindung an das ‚Grüne C‘ ebenfalls dargestellt. Auf der Graurheindorfer Seite wird der Fähranleger bedarfsgerecht umgebaut und gestaltet. An geeignetem Standort und mit geringfügiger Geländemodellierung wird ein Kioskbereich mit kleiner Terrasse geschaffen. Die Anbindung an den ausgebauten Parkplatz ist gelungen. Wenig gelungen, weil nicht integriert, erscheinen die Neuanlage der Bushaltestelle und die WC–Anlage. Auf der Mondorfer Seite sind die unterschiedlichen Belange des Fährbetriebes [einschließlich

der Hochwasserrampe] erfüllt. Auch die Belange der Sportbootfahrer wurden berücksichtigt und die Stellplatzfrage für die Trailer ist funktional gut gelöst. Die geforderten zusätzlichen Stellplätze werden nachgewiesen, wenn auch ohne innovativen Ansatz. Die vorgeschlagene „Rheinterrasse“ erfüllt alle anstehenden Funktionen, wobei ihre feingliedrige Dimensionierung Augenmaß erkennen lässt. Insbesondere die Treppenanlage hat hohe Aufenthaltsqualität. Sie liegt richtig und hat eine dem Ort angemessene Gestalt. Die nördlich des Fähranlegers vorhandenen Wiesenflächen werden als Park ausgebildet. Durch minimale Interventionen mit abgestuften Uferausbildungen wird eine zurückhaltende Terrassierung erreicht. Die naturnahen Pflanzelemente auf der Wasserseite des Uferweges sowie die Grünpflanzungen sind gut aus der Abfolge eines Flussufers entwickelt. Gleichzeitig wird der Park durch die baulichen Kanten architektonisch gefasst und in seiner Modellierung erlebbar. Insgesamt erscheint der Vorschlag mit überschaubarem Aufwand herstellbar. Auch die wasserwirtschaftlichen Belange scheinen berücksichtigt und die Vorgaben des Hochwasserschutzes erfüllt. Ob und in welchem Umfang allerdings die vorhandene Steinschüttung [Uferbefestigung] entfernt werden soll, ist aus der Plandarstellung nicht eindeutig erkennbar. Die „Anamorphose“ entwickelt nur punktuell ihre Wirkung, wäre jedoch mit wenig Aufwand herzustellen. Ob die „Flotte Regionale“ umsetzbar ist, bedürfte einer weiteren Diskussion.







1. Preis, Rheinterrasse Mondorf



1. Preis, Ufer Mondorf



1. Preis, :flotte regionale am Tag



1. Preis, :flotte regionale bei Nacht

## 2. preis – BierbaumAichele. landschaftsarchitekten, mainz, mit dörthe bäumer, münchen

### Auszug aus dem Erläuterungsbericht

„[...] Auf beiden Uferseiten setzen klar begrenzte Platzformationen markante Akzente neben den Anlegestellen der Fähre. In sich ruhend bieten sie die Plattform für vereinzelte individuelle Nutzungen, geben saisonal aber auch – gestützt durch entsprechende Grundanschlüsse – geeignete Standorte für Kiosk, Biergarten oder sonstige gastronomische Nutzungen. Spitzen in der Besucherzahl können aufgefangen werden und es eröffnen sich Möglichkeiten zu vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Zu einem Veranstaltungshighlight wie der Regionale 2010 ließen sich hier beispielsweise Lichtinszenierungen, Open–Air–Konzerte oder Aufführungen von Aktionstheater realisieren, die beide Uferseiten miteinander verknüpfen. Sowohl zu der zum Wasser hingewandten Seite, als auch zum umliegenden Gelände begrenzen Kubaturen aus Grauwacke die Plätze und geben mit entsprechend breiten Ufermauern, Schrägen und Treppen spannungsvoll ausgeformte Randgestaltungen und Orte des Verweilens. An markanter Stelle auf diesen Plätzen wird jeweils ein hoch wachsender Baum mit ausladender Krone positioniert, insbesondere Platane, Linde oder Eiche bieten sich für diese natürlichen Landmarken an. [...]

Dieser Brückenschlag setzt ganz auf Ruhe, Reduktion und punktgenaue Akzentuierungen. Das Pondon der Platzsituationen und der beiden zentralen Bäume nimmt aufeinander Bezug, verstärkt die Identität des Ortes und lässt die kontrastreichen Qualitäten der beiden Uferseiten wieder zu

den Hauptakteuren der Situation werden. Landschaftliche Raumqualitäten werden neu erschlossen und positionieren den markanten Kreuzungspunkt unmittelbar am Rhein, der „emotionalen Achse“ der Region, als markanten Teilraum im Kulturlandschaftsnetz aus. [...]“

### Beurteilung durch das Preisgericht

Die Arbeit besticht durch eine wohltuend ruhige Gestaltung, die die beiden Uferseiten als landschaftlich geprägte Räume zusammenbindet. Die unaufgeregten, vielfach interpretierbaren Uferlandschaften werden durch das Thema „Brückenkopf“ überzeugend akzentuiert. Es wird jedoch kritisch hinterfragt, ob das als Markierung des Brückenschlages vorgeschlagene Element des großen Einzelbaumes auf der Bastion überzeugen kann, vor dem Hintergrund der bereits vorhandenen, starken Baumgestalten.

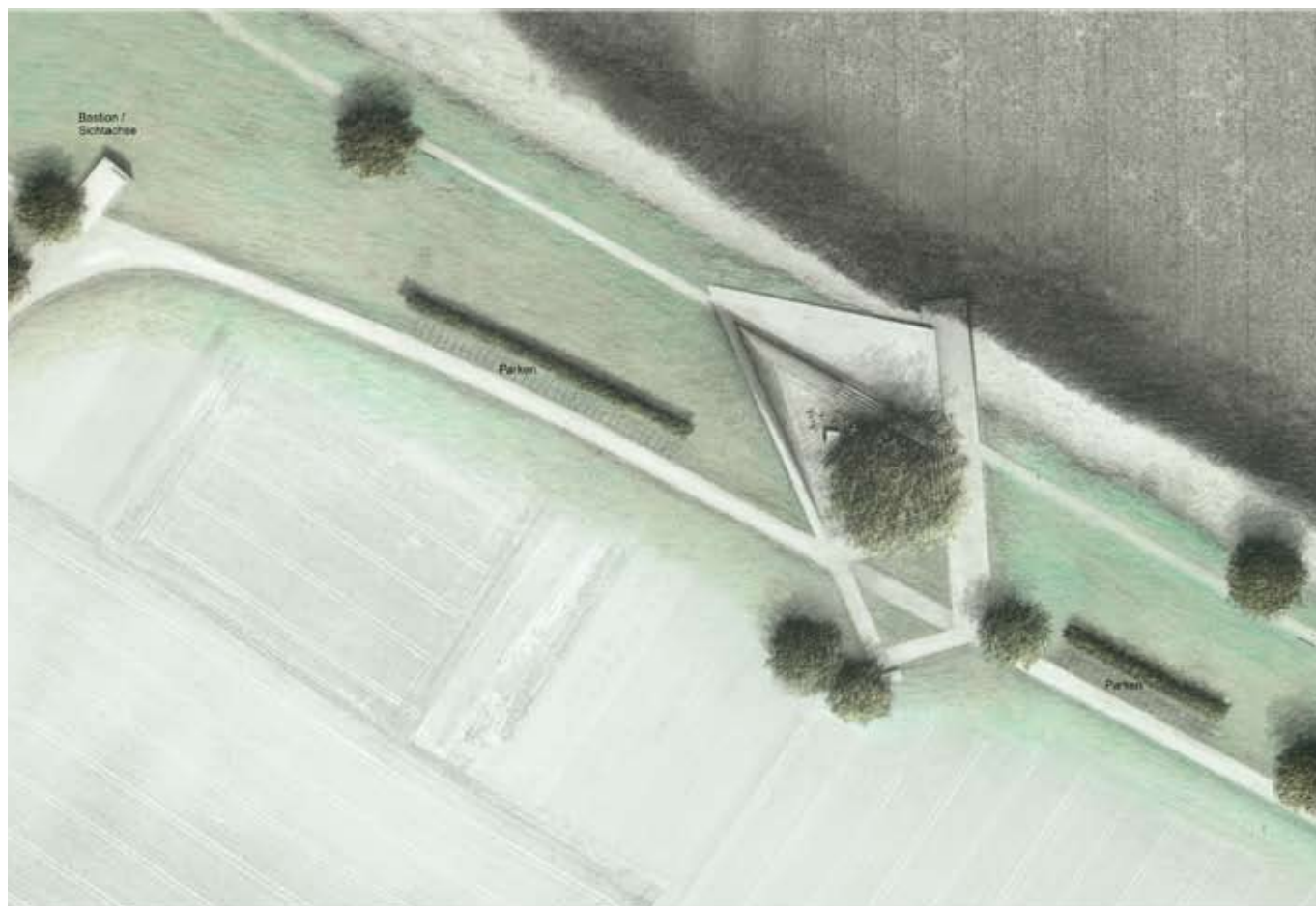
In Bezug auf die Bastionen selbst gelingt es den Verfassern, mit diesen besonderen Orten die verkehrstechnisch überformten Anlegeplätze zu durchgestalteten Räumen von hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln. Hier werden jedoch auch funktionale Mängel festgestellt, bspw. im Hinblick auf Hochwasseranleger, Bootseinlass, Platzbauten und geforderte Stellplätze am Fähranleger.

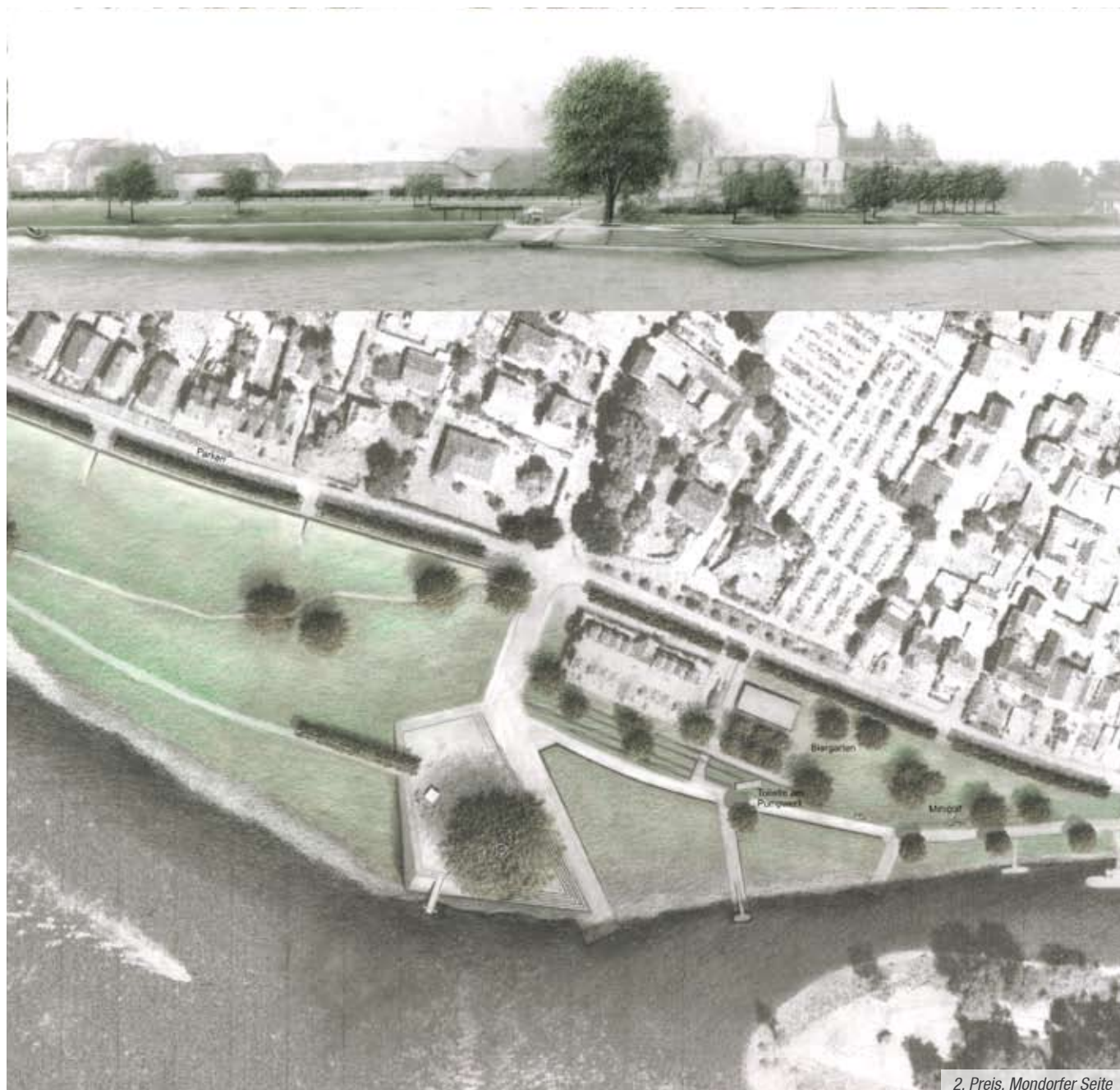
Auf der Mondorfer Seite wird wie selbstverständlich die Nahtstelle zwischen Stadt und landschaftlich geprägter Uferzone

durch eine straffe Baumpromenade akzentuiert. Das Parken wird geschickt hinter den angehobenen Wiesenflächen integriert. Auch für das private Grundstück des Restaurants formulieren die Verfasser einen weiterführenden, perspektivischen Gestaltungsvorschlag in Form von Rasenterrassen.

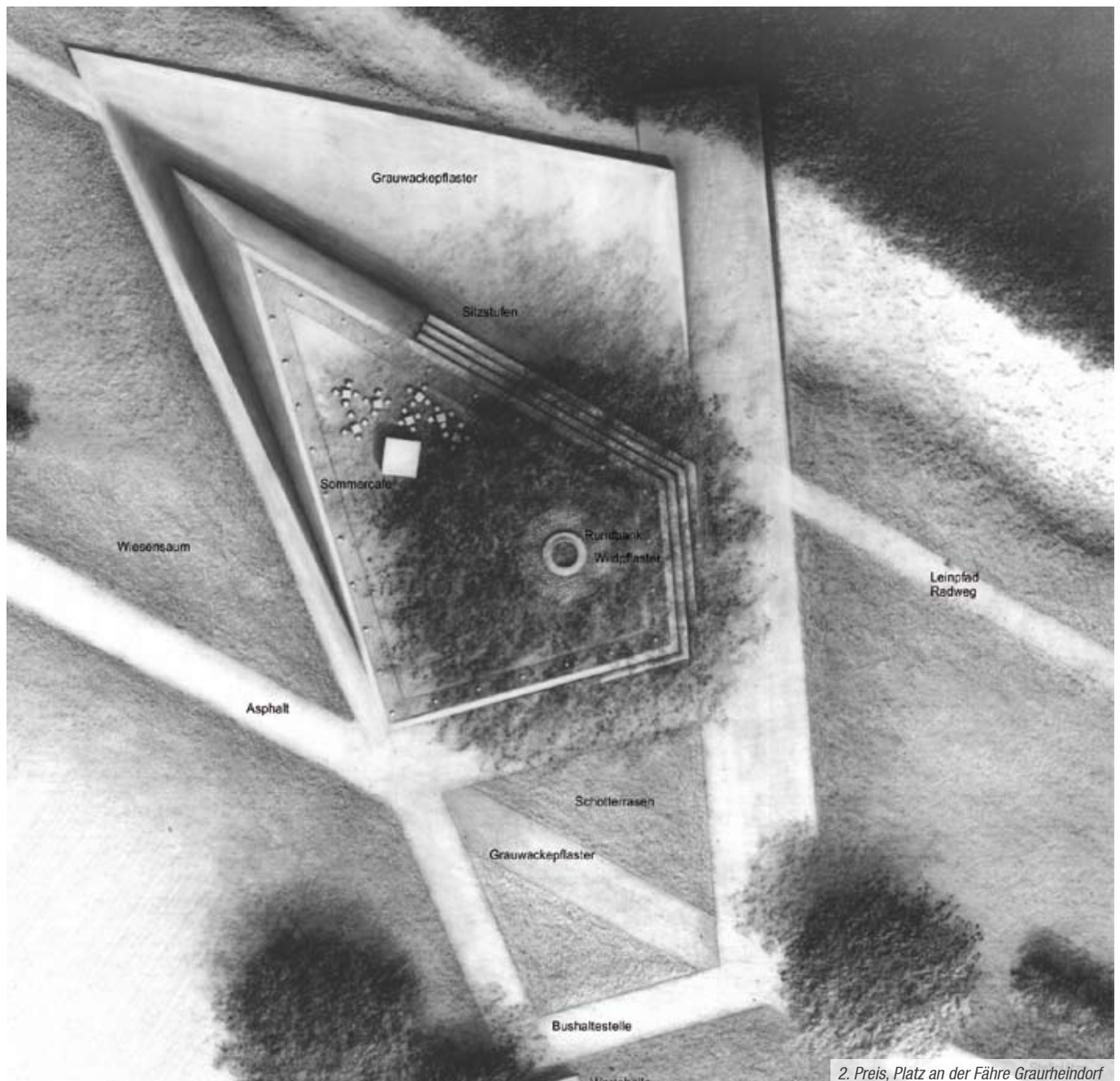
Auf der Graurheindorfer Seite wird durch deutliches Aufräumen eine landschaftliche Großzügigkeit erreicht, die es schafft, den Kontrast zur städtisch geprägten Mondorfer Seite herauszuarbeiten. Die Sichtachse Engländerweg wird für eine kleine Intervention an richtiger Stelle genutzt. Auch an der Graurheindorfer Bastion werden die unterschiedlichen Funktionen gestalterisch geschickt in das Gesamtbild integriert, sind jedoch teilweise, wie z.B. Anlegerfächer und Busschleife, nicht wirklich gebrauchstauglich.

Bei beiden Bastionen wird die bei dieser Höhe erforderliche Brüstung [Geländer] vermisst. Auch Lage und Ausrichtung der Bastionstreppen wurden hinterfragt. Ebenso wurden auf Mondorfer Seite die Nutzbarkeit der Bastion für Kirmezwecke kritisch beurteilt. Gleiches gilt für den erforderlichen Hochwasseranleger und dessen Zufahrt und für den Bootseinlass.

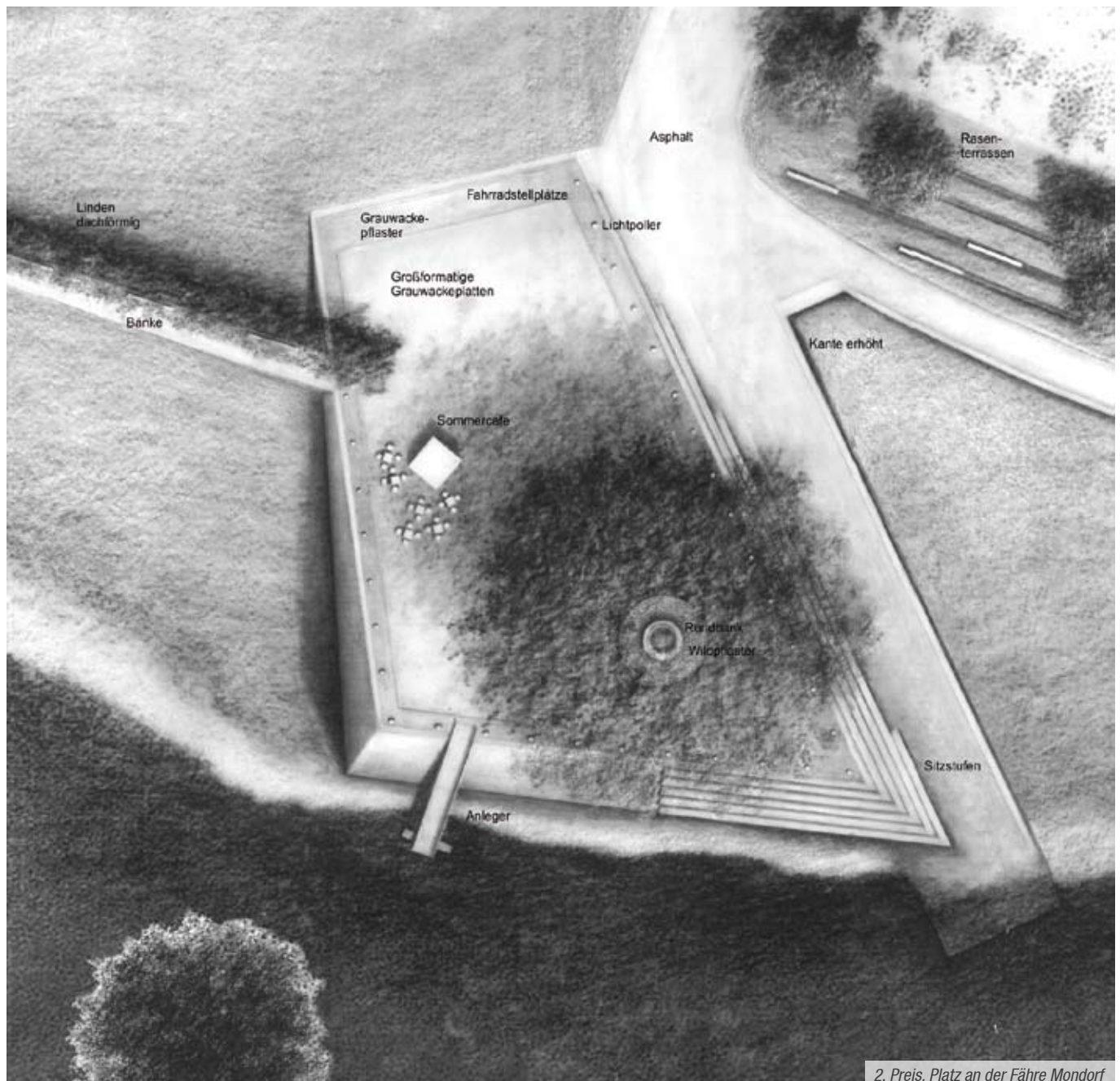




2. Preis, Mondorfer Seite



2. Preis, Platz an der Fähr Graurheindorf



2. Preis, Platz an der Fähre Mondorf

### 3. preis - a24\_landschaft, berlin, mit christoph faulhaber, hamburg

#### Auszug aus dem Erläuterungsbericht

##### „Ein Fluss, zwei Ufer

Zwei unterschiedliche Ufer bestimmen den Rhein bei Mondorf: Das „Promenaden Ufer“ mit Freizeitangeboten und Gastronomie auf der Mondorfer Seite und das malerisch landschaftliche Ufer auf der Graurheindorfer Seite. Von der Fähre öffnet sich bei der Rheinquerung eine unerwartete Weite, die Ufer rücken in die Ferne und man erlebt den Rhein in voller Breite. Für die kurze Zeit der Überfahrt befindet man sich in einer ganz eigenen Welt. Das Konzept des Entwurfes „Ein Fluss, zwei Ufer“ ist, die beiden Ufer in ihrer Verschiedenheit zu stärken und den Moment der Rheinquerung zu inszenieren.

##### Mondorfer Ufer

Eine großzügige der Bebauung vor gelagerte Promenade markiert den Übergang zwischen Mondorf und Landschaft. Diese Gartenterrasse bündelt alle Funktionsbereiche von Stellplätzen über eine ‚Beachbar‘ bis zum Minigolf. Die charakteristische Weite der Rheinwiese wird erhalten. Verschränkte Reihen aus kleinkronigen Zierobstgehölzen [Prunus yedoensis und Malus ‚Hillieri‘] sowie Blüteneschen [Fraxinus ornus] überspielen die Terrasse und stellen einen Bezug zu den angrenzenden Gärten und dem Obstbau im Umland her. Die Felder in der Gartenterrasse bleiben in ihrer Nutzung flexibel. [...]

##### Graurheindorfer Ufer

Als Gegensatz zum Mondorfer Ufer wird der Charakter der Graurheindorfer Ufers als natürliches Ufer gestärkt. In der „Rheinbucht“ weitet sich die Uferböschung auf. Flache Rasenterrassen gliedern die Aufweitung der Uferböschung. Die überalterten Pappeln werden entfernt und durch Baumneupflanzungen ersetzt. Die „Espenwolken“ aus dicht gepflanzten und hoch aufgeasteten Espen [Populus tremula] überspielen die Böschungslinien und verbinden die verschiedenen Ebenen. Die kleinen Haine bilden auf der Wiese sonnige und schattige Aufenthaltsbereiche.

Der Hauptweg des ‚Grünen Cs‘ trifft in einem Balkon auf den Rhein. Von hier bietet sich ein Blick über den Rhein und zur Weiterführung am gegenüberliegenden Ufer. Der Rheinradweg von dem „Rheinblick“ entlang der Uferkante wird verschwenkt und zum Fährplatz an der Fährrampe geführt. Zum Rhein hin verbinden Sitzstufen den Platz mit dem Wasser [...]

##### Das Band #660

[...] „Das Band #660 ist eine Zusammenstellung von Tonaufnahmen und –material entlang des Rheins von den Alpen bis zur Nordsee [...]. Das Band wird an Bord der Mondorfer Fähre über Lautsprecher abgespielt. Die Installation ist für den Zeitraum der Regionale 2010 vorgesehen. Darüber hinaus kann „Das Band #660“ als Hörbuch produziert werden. [...]“

### Beurteilung durch das Preisgericht

Der Entwurf „Ein Fluss – zwei Ufer“ nimmt die übergeordnete Wegeführung und räumliche Einbeziehung des ‚Grünen C‘ vorbildlich auf. Das neuerschlossene Wohngebiet in Hersel [auf der Bonner Rheinseite] erhält auf direktem Wege einen Zugang zum Rhein. Von dort aus wird die landschaftlich geprägte Rheinbucht auf dem Weg zum Fähranleger auf sensible und attraktive Art und Weise erschlossen. Gleichzeitig macht dieser weitläufige Bereich mit Blick auf Mondorf Lust zum Verweilen und wird zu einem wesentlichen Freiraumangebot am Rhein zwischen Wesseling und Graurheindorf.

Die beiden Fähranlegestellen und deren unmittelbare Umgebung wirken durch ihren einheitlichen Gestaltungsduktus wie zwei Puzzle–Stücke, die zusammengehören, wodurch bei tatsächlicher Entfernung eine große Nähe suggeriert wird und damit dem Gedanken unspektakulär und damit sehr überzeugend Rechnung getragen wird.

Die Gestaltung des Mondorfer Ufers basiert auf einem an die vorhandene Siedlungsstruktur anknüpfenden, gestalterisch überzeugenden Funktionsstreifen, der sämtliche organisierte Nutzungen und Angebote integriert und flexibel organisiert. Auf diese Art und Weise entsteht eine großzügige, von Einbauten freigehaltene Wiesenfläche von hoher Qualität. Fraglich ist jedoch die Dimension des Funktionsstreifens, nicht nur vor dem Hintergrund der notwendigen Retentionsflächen. Darüber hin–

aus fehlt ein Angebot für die Sportschiffahrt hinsichtlich Was–serung der Boote und Parkraum für Pkw mit Bootsanhänger. Kritisch angemerkt wurden auch die erheblichen Eingriffe in den Boden, insbesondere auf der Graurheindorfer Seite, sowie die Dimensionierung der versiegelten Flächen. Fraglich bleibt auch, inwiefern der vorgeschlagene Entwurf im anvisierten Kostenrahmen von 2,5 Mio. Euro bleibt.

Das Kunstwerk Band #660 ist nur für den Zeitraum der Regionale 2010 vorgesehen und lässt nur schwer einen Bezug zum „Grünen C“ und dessen Raumqualitäten erkennen. Die relativ kurze, zweieinhalb–minütige Überfahrt ist ein sinnliches Erlebnis für sich, das keiner künstlerisch erzeugten Ablenkung bedarf.





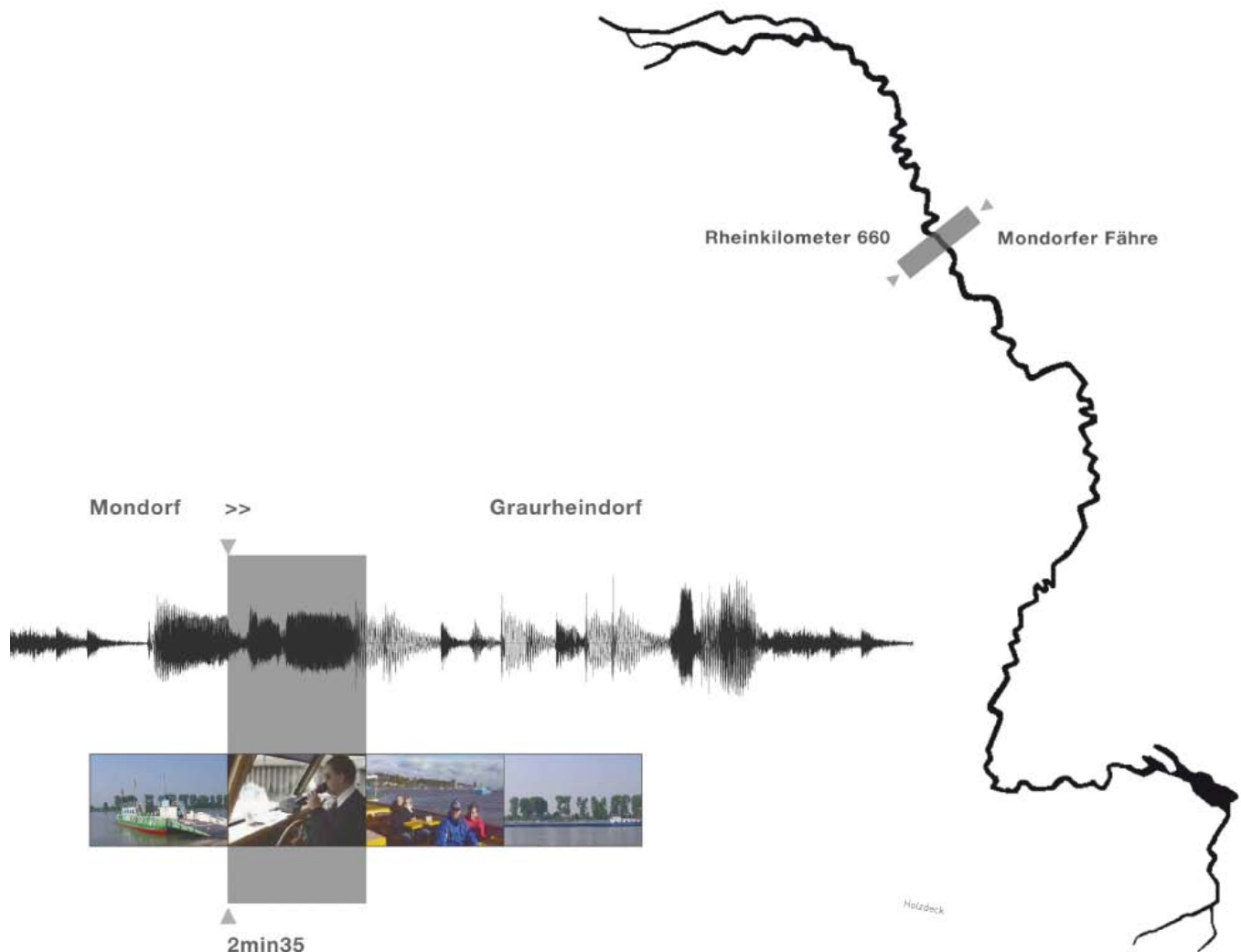
3. Preis, Mondorfer Seite



3. Preis, Rheinbalkon mit Rheinbucht [Graurheindorf]



3. Preis, Mondorfer Gartenterrasse



3. Preis, künstlerisches Konzept „Das Band #660“

## anererkennung 1 – böhm benfer zahiri landschaften städtebau, berlin, mit thomas hannibal, zürich

### Auszug aus dem Erläuterungsbericht

#### „Ufermorphologie

Die Uferflächen auf Mondorfer und Graurheindorfer Seite sind Teil eines größeren Landschaftsraumes. Gleichzeitig unterscheiden sie sich deutlich voneinander. Durch das Feuchtgebiet der Siegmündung rückt die Stadtkante Mondorfs von der Uferlinie des Rheins ab. Auf der linksrheinischen Seite hingegen berühren sowohl die Siedlungs- wie auch die Feldstruktur die Uferkante. An die beschriebene Unterschiedlichkeit der beiden Uferzonen knüpft der Entwurf an. Die vorge-schlagenen Interventionen konzentrieren sich auf räumliche Schwerpunkte auf den beiden Uferseiten. [...]

#### Fährplatz Mondorfer Ufer

Der Platz fasst den Fähranleger und die Einlassstelle für private Boote zusammen. Gleichzeitig dient er als Parkplatz und temporär als Festplatz für Veranstaltungen wie die Pfingstkirmes. Hinzu kommen Verkehrsflächen für die Zu- und Ab-fahrten sowie eine Wendeschleife. Unter Berücksichtigung dieser sehr unterschiedlichen Anforderungen soll eine möglichst vielfältig nutzbare Platzfläche angeboten werden. Im Interesse der Großzügigkeit und der Erlebnisqualität des angrenzenden Uferraums wurden die Platzfunktionen möglichst kompakt angeordnet. [...]

Die Sichtbeziehung aus der Provinzialstraße wird am süd-westlichen Ende des Fährplatzes durch einen Aussichtsturm

aufgenommen. Seine Position wurde so gewählt, dass er aus der Provinzialstraße sichtbar ist, gleichzeitig aber nicht den Blick auf das gegenüberliegende Ufer verstellt. Die Oberkante des Aussichtsturmes überragt nur knapp die Höhen der umgebenden Gebäude und Baumkronen. Der Turm besteht aus einer schlanken Wandscheibe und drei nach allen Seiten hin auskragenden Deckenplatten, die untereinander durch eine Treppe verbunden sind. [...]

#### Fährplatz Graurheindorfer Seite

Wie auf der Mondorfer Seite wird die Fähranlegestelle mit einem Aussichtsturm akzentuiert. Gegenüber dem Turm auf dem Mondorfer Ufer steht er um 90 Grad versetzt. Beide Tür-me weisen auf die Querung des ‚Grünen C‘ und die Fährstrecke hin. Fähranleger und Platzbereich bilden den Mittelpunkt der Graurheindorfer Seite. Neben der Fläche des Fähranlegers werden noch zwei weitere befestigte Bereiche angeboten. Sie unterscheiden sich durch ihren Versiegelungsgrad. [...]

#### Künstlerische Interventionen

[...] Entlang der beiden Uferseiten soll eine Reihe von unterschiedlichen Objekten platziert werden, die ähnliche Merkmale aufweisen. Die Objekte sind Nachbildungen typischer, aus dem Alltag bekannter Tische oder tischähnlicher Gegenstände. Dazu gehören beispielsweise ein Festtisch, ein Cafétisch, ein Wohnzimmer-tisch, ein Teppich, eine Küchenzeile oder ein Notenpult. Die Objekte sind zu charakteristi-

schen Gruppen zusammen gestellt. Sie treten nie einzeln auf. Sitzgelegenheiten fehlen. [...]“

### Beurteilung durch das Preisgericht

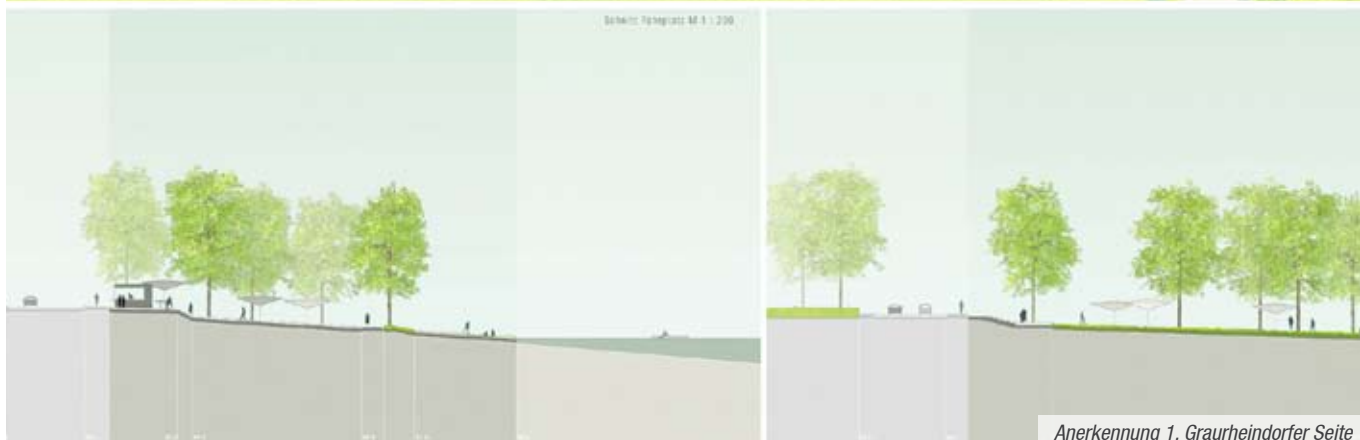
Die Arbeit überzeugt durch eine grundsätzlich nachvollziehbare Analyse der verschiedenen Bedingungen für die Gestaltung der Ufer. Der herausgearbeitete Morphologie–Unterschied – hier Rheinwiesen, dort Feldflur – ist logisch abgeleitet und ergibt somit für die Geländegestaltung sinnvolle Konsequenzen.

Die Kammerung auf Graurheindorfer Seite in verschiedene Freizeitbedürfnisse ist proportional gelungen. Die sensible Gestaltung auf der Mondorfer Seite im Zusammenhang mit Wegen und Aufenthaltsflächen gefällt. Nicht nachvollziehbar sind die Platzflächen auf Graurheindorfer Seite mit Anleger, Fährplatz und Tennenfläche: Die Dimensionen erscheinen überzogen und dem Bedarf nicht angemessen.

Auf Mondorfer Seite ist der Fährplatz mit Anleger zwar funktional in Ordnung, jedoch erscheinen die Flächen gegenüber dem Bedarf als zu groß und das Heranführen von Fahrzeugen an den Rhein auf dem Parkplatz unangebracht. Sympathisch ist die Verlängerung des Engländerweges zum Rhein mit einer Bastion, jedoch erscheinen auch hier die Proportionen ein wenig überzogen.

Lustig ist die künstlerische Idee, die große Wiese mit Objekten in Zusammenarbeit mit den Anwohnern zu besetzen. Allerdings wird dadurch die Großzügigkeit der Wiesenlandschaft beeinträchtigt. Die angebotenen Türme könnten einen Hinweis auf die gewünschte Verbindung der beiden Ufer liefern, sie bleiben aber gestalterisch unverbindlich.

Die Verfasser gehen mit der Anpflanzung von Bäumen dem Landschaftsraum angemessen um. Die technische Machbarkeit ist gegeben, der Kostenrahmen erscheint eingehalten.





Anerkennung 1, Mondorfer Seite



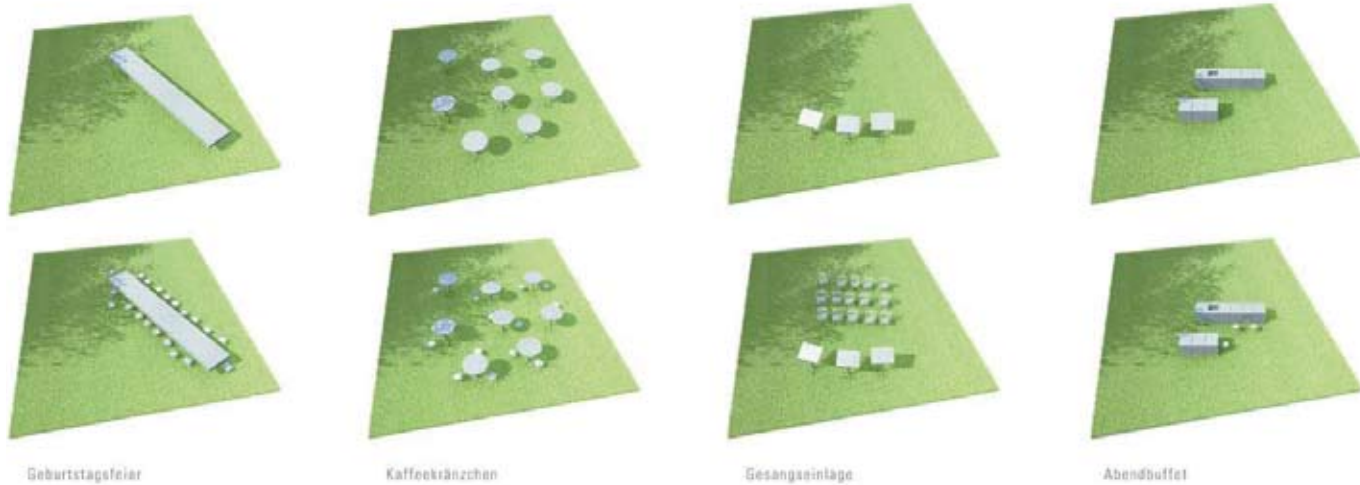
*Anerkennung 1, Blick über das Ufer, Mondorf*



*Anerkennung 1, Blick über das Ufer, Graurheindorf*



Anerkennung 1, Fährplatz Mondorfer Seite



Geburtsstagsfeier

Kaffeekränzchen

Gesangseintage

Abendbuffet

Anerkennung 1, Mondorfer Seite: Objekte [oben] und mögliche Nutzungen [unten]

## anerkennung 2 – realgrün landschaftsarchitekten, münchen, mit albert hien, münchen

### Auszug aus dem Erläuterungsbericht

#### „Landschaftsarchitektonisches Konzept

Stadt\_Landschaft\_Fluss\_Landschaft – der Brückenschlag Mondorf – Graurheindorf wird als Kummulationspunkt des Regionalkonzeptes ‚Grünes C‘ artikuliert. Das trennende und zugleich verbindende Element des Rheinflussraumes wird an dieser Stelle überwunden. Ausgangslage sind die sehr unterschiedlich ausgeprägten Flussuferbereiche von Mondorf und Graurheindorf – der rechtsrheinische, siedlungsbezogen gestaltete und der linksrheinische, naturnah geprägte Landschaftsraum. Dieser Spannungsbogen ist bestimmend für das vorgeschlagene Entwurfskonzept.

Jedoch zeigen beide Bereiche gestalterische Defizite. Durch die neue, eindeutige Ausprägung des Mondorfer Uferbereiches als siedlungsbezogener, gestalteter Freizeitraum wird der Kontrast zum gegenüberliegenden „wilden“, naturnahem Erlebnisraum der Graurheindorfer Rheinseite gestärkt. Das Gestaltungskonzept des Mondorfer Uferbereiches nimmt Bezug auf die rückwärtige Siedlungs- und Erschließungsstruktur. Definierte Eintrittsbereiche in den Uferbereich werden formuliert. Störende Barrieren, wie der bestehende Parkplatz mit der geforderten Erweiterung, werden flussabwärts in den Werftbereich verlagert. Ein durchgängiges mäandrierendes Spiel-, Sport und Aufenthaltsband aktiviert und ergänzt das Freizeitangebot am Rheinufer. [...]

### Land kommt\_Land geht

#### – Brückenschlag – camouflage – Irritation

In Entsprechung zur grundsätzlichen konzeptionellen und kontextuellen Herangehensweise wird eine künstlerische Gestaltung des Fährschiffes in Analogie zur Formensprache der landschaftsarchitektonischen Intervention vorgeschlagen. Die farbige Gestaltung der Fähre integriert das übergreifende Gestaltungskonzept. Allerdings wird jetzt die patchworkartige Organisation der Flächen aus der Horizontalen in die Senkrechte egeklappt. Haben die in der Landschaft verbauten Materialien und ihr Layout eher eine dezente, an Camouflage erinnernde Anmutung, so wendet sich an der Fähre das Prinzip: Signalwirkung = Kennung statt Tarnung. [...]"

### Beurteilung durch das Preisgericht

Leitgedanke des Entwurfs ist die Idee, einerseits die unterschiedlichen Zonen „Stadt–Landschaft–Fluss–Landschaft“ zu thematisieren und andererseits die verschiedenen Qualitäten der beiden Ufer herauszuarbeiten. Die direkten Uferzonen bleiben dabei weitgehend unberührt.

Am Graurheindorfer Ufer wird der Versuch unternommen, verschiedene Nutzungen in das vorgefundene, charakteristische Strukturbild zu integrieren, was jedoch, insbesondere bei Parkplatz und Biergarten, zu funktionalen Problemen führt. Der Parkplatz liegt zu weit von der Fähre entfernt, ist nicht in das Landschaftsbild eingebunden und verstellt zu–

dem die Sichtachse des Engländerweges zum Rhein. Die Vielfalt der gewählten Materialien und ihre geometrischen Ausprägungen erscheinen gestalterisch wenig überzeugend und erfüllen nicht den gewünschten funktionalen Effekt.

Am Mondorfer Ufer wird der Versuch unternommen, mit einem „mäandrierenden Spiel-, Sport- und Aufenthaltsband“ Nutzungen zu bündeln und Zonen mit unterschiedlichem Charakter zu bilden. Die gestalterische, skulpturale Ausformulierung des Bandes sowie dessen Materialvielfalt erscheinen jedoch für den Ort überzogen und führen zu großflächigen Versiegelungen. Der über Farb- und Materialnuancen zonierte Fährplatz bleibt plangrafisch und zeigt keine hinreichende Zuordnung oder Abgrenzung von Funktionsbereichen. Die erforderlichen Parkplätze sind auf Flächen vorgesehen, die weit entfernt vom Fähranleger liegen und gegenwärtig nicht zur Verfügung stehen.

Die konzeptionellen Ansätze, das Thema „Retentionsraum“ aufzugreifen, sowie die Fährleger auf beiden Seiten ähnlich zu gestalten und die Fähre über eine neue Farbgestaltung in den „Brückenschlag“ einzubeziehen, werden gewürdigt. Die ausformulierte Gestaltung kann jedoch nicht überzeugen.



Anerkennung 2, Graurheindorfer Seite





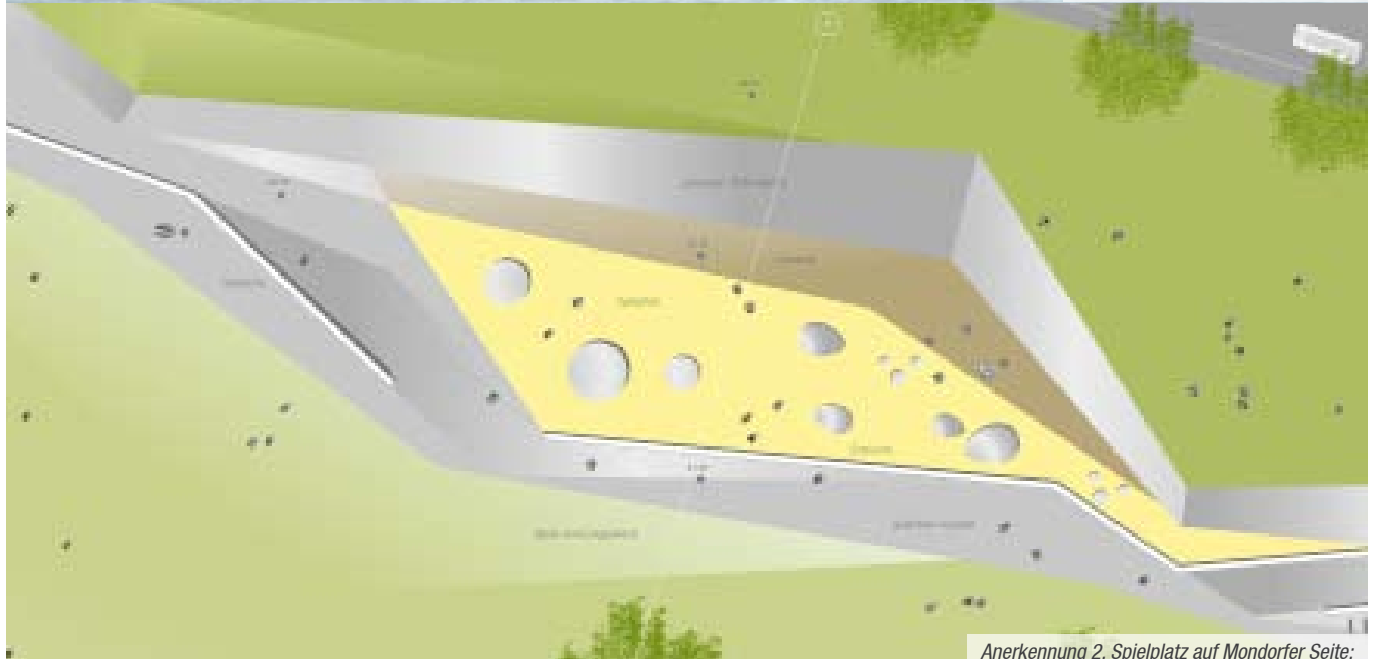
Anerkennung 2, Ankunft in Graurheindorf



Anerkennung 2, Gesättigung der Fähre



Anerkennung 2, Ankunft in Mondorf



Anerkennung 2, Spielplatz auf Mondorfer Seite:



## impressum

### herausgeber

Regionale 2010 Agentur

Ottoplatz 1

50679 Köln

[www.regionale2010.de](http://www.regionale2010.de)

Dr. Reimar Molitor/Hanne Mick

Fon. 02 21–92 54 77–31

Mail. [mick@regionale2010.de](mailto:mick@regionale2010.de)

### projektträger

Bundesstadt Bonn

Stadtplanungsamt

Stadthaus, Berliner Platz 2

53103 Bonn

Klaus Bouchon

Fon. 0228–77 45 14

Mail. [klaus.bouchon@bonn.de](mailto:klaus.bouchon@bonn.de)

StadtentwicklungsGmbH Niederkassel

Rathausstraße 19

53859 Niederkassel

Franz Haverkamp

Fon. 02208–94 66 125

Mail. [seg@niederkassel.de](mailto:seg@niederkassel.de)

