

Kontext

Die Stadt Königswinter 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. Vom Hauptbahnhof und den Schiffsanlegern aus nimmt sie Besucher auf und verteilt diese zu den übrigen touristischen Anlaufpunkten der Stadt, darunter die Altstadt, das Sea-Life-Aquarium, das denkmalgeschützte Ensemble Villa-Leonhart sowie die Tourismusachse zur Burgruine Drachenfels. Dazu müssen sich Fußgänger, Stadtbahn, 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 Rythmus der Rheingassen den Uferbogen. Im Uferbereich sind als Abschluss Aussichtsbalkone vorgesehen. Damit werden Rheinufer und Altstadt stärker miteinander verzahnt.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Verkehrsanforderungen wird eine Zonierung der Fläche vorgeschlagen. Dabei nimmt die Bewegungsgeschwindigkeit zur Wasserseite stetig ab. Gleichzeitig wird den Fußgängern künftig eine deutlich höhere Priorität eingeräumt.

Vorgesehen ist eine Gliederung in drei parallel liegende Bewegungsbänder. Dazu gehören

- das Stadtband,
- die grüne Spange
- sowie die Uferspange.

Stadtband

Die Gebäudefront wird durch einen breiten Geh- und Aufenthaltsstreifen eingefasst, der Flanieren und Außengastronomie ermöglicht. Südlich schließen sich zwei Fahrspuren an, die dem Fahrrad- und Anliegerverkehr zur Verfügung stehen. Auf diesen Fahrspuren werden Verkehre mit höheren Geschwindigkeit gebündelt.

Der Bereich wird künftig als Fahrradstraße ausgewiesen und entzerrt damit die bestehende Überlagerung unterschiedlicher Verkehre und Geschwindigkeiten.

Die Fläche des Stadtbandes wird durch einen einheitlichen Belag zusammengefasst. Die Fahrspuren sind dabei jeweils zurückhaltend gekennzeichnet und damit für Querende gut ablesbar.

Im südlichen Bereich des Stadtbandes ist eine Vorzone für Außengastronomie vorgesehen. Entsprechend entfallen die bestehenden Parkplätze hier. Da im nördlichen Bereich Erdgeschossnutzungen fehlen, ist hier ein Angebot an Stellplätze im Gehwegstreifen denkbar. Der öffentliche Parkplatz südlich des Sea-Life-Aquariums wird, wie im Rahmenplan Königswinter-Altstadt vorgeschlagen, bebaut. Der Neubau nimmt die Raumkanten auf und funktioniert als Lückenschluss entlang der Stadtkante zum Rhein. Wünschenswert ist eine Wohn-Mischnutzung mit Einzelhandel und Gastronomie im Erdgeschoss.

grüne Spange

Die grüne Spange nimmt den topografischen Sprung zwischen Promenade und Uferspange auf. Höher gelegen bietet sie einen Überblick über Flussraum und Uferspange. Die Spange wird durch eine durchlaufende Sitzmauer eingefasst. Sie macht den Topografiesprung sichtbar. Über den Niveausprung hinweg verbinden Treppen und Rampen zur Uferspange. Die Lage der Rampen greifendie Achsen zur Hauptstraße auf. Altstadt und Uferraum sind damit barrierefrei bzw. barrierearm erreichbar.

Das bestehende Baumdach bleibt erhalten. Lediglich punktuell ist eine behutsame Auslichtung zu prüfen. Die Fläche bleibt grün-geprägt und wird durch einen Fußweg erschlossen. Dabei bietet das Baumdach Schatten und rahmt den Flusslauf in unterschiedliche Abschnitte. Stellenweise sind Aufenthalts- und Sitzinseln eingefügt.

Der nördliche Teil der Spange ist durchgehend grün-geprägt. Da der südliche Abschnitt sich stärker zur Innenstadt und zur Tourismusachse hin orientiert, sind hier stellenweise befestigte Bereiche eingefügt.

In die Spange integriert ist der Neubau des Café-Gebäudes. Die Lage des Gebäudes reagiert auf den Rhythmus der Rheingassen. Dabei bleiben die Sichtachsen zwischen Altstadt und Rhein bewusst unverbaut. Die Außenbereiche der Gastronomie liegen unter dem Baumdach der grünen Spange. Je nach Bedarf können auch Bereiche der Uferspange mitgenutzt werden.

Uferspange

Die Fläche der Uferspange erhält bewusst einen großzügigen Zuschnitt. Sie wird durch den Bogen des grünen Bandes eingefasst. Entlang dieser Fassung ist eine durchlaufende Sitzfläche eingefügt. Punktuell wird das Aufenthaltsangebot durch frei gruppierte Sitzmöglichkeiten erweitert.

Dagegen bleibt die Uferkante soweit wie möglich offen und unverbaut. Der Bereich wird punktuell durch solitär-gestellte Gehölzgruppen akzentuiert. Sie gliedern den Raum und dienen gleichzeitig als Schattenspendler.

Drei Uferbalkone greifen wichtige Wegeverbindungen zur Altstadt auf. Zudem binden sie als kleine Plätze die drei Bewegungsbänder zusammen. Die Balkone werden jeweils durch eine Gehölzgruppe sowie durch Sitztreppen zum Wasser betont. Gleichzeitig wird die Zugänglichkeit und die Erlebbarkeit des unteren Uferbereich verbessert. Die informell etablierten Trampelpfade laden zum weiteren Erkunden des Uferbereichs ein. Die beiden Balkone werden ergänzt durch Angebote zum Sitzen sowie kleineren Spielgeräten.

Der südliche Uferbalkon nimmt die Tourismusachse aus Richtung Burgruine Drachenfels und Marktplatz auf und integriert zugleich den bestehenden Esel-Brunnen. Der Anlieger der Fährgesellschaft (Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG) bleibt bestehen.

Unterhalb des Cafés in Fortsetzung der Pfefferstraße und der Altenbergergasse liegt ein zweiter Uferbalkon. Optional wird hier im Uferbereich zusätzlich eine schwimmende Insel vorgeschlagen. Wie die angrenzend liegenden Schiffsanleger wird sie über einen Steg erreicht. Im Heraustreten aus der Uferlinien öffnet sich von hier aus eine besondere Perspektive auf den Flussraum.

Der nördliche Uferbalkon nimmt die Verlängerung der Clemens-August Straße auf und damit auch die Verbindung zur Innenstadt und zum Bahnhof. Der bestehende Versatz der Uferböschung ermöglicht von hier aus einen weiten Blick entlang des Rheins.

Vegetation

Der Gehölzbestand bleibt weitgehend erhalten. Auslichtungen sind vor Ort zu prüfen. Die bestehende Unterpflanzung wird entfernt, um mehr Großzügigkeit zu erreichen. Zur Straßenbahntrasse wird eine höhere Bepflanzung als Schutz gewählt. In Teilbereichen sind pflegeextensive Staudenpflanzungen vorgesehen.

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.

Ein zweites Leuchtenband begleitet die Stadtkante. Ergänzend sind Bodenstrahler vorgesehen, die ausgewählte repräsentative Gebäudefassaden ausleuchten und damit das Stadtbild erlebbar machen.

Beläge / Materialien

Entlang der Promenade prägt das Element Wasser den Uferraum. Besonders prägnant ist die Wasserfläche als parallel verlaufendes Muster aus Wellen, die unterschiedliche Farb- und Lichtsituationen reflektieren. Dieses Motiv wird abstrahiert im Belagsmuster aufgegriffen. Vorgeschlagen wird ein Reihenverband der sich aus einer changierenden Mischungen aus Betonsteinen zusammensetzt. Bewusst akzentuierend sind stellenweise Störung in diesen Verband eingesetzt.

Insgesamt zielt die Material- und Farbwahl darauf ab, eine Einheit herzustellen, die Wasserfläche, Fassaden und öffentlichen Raum zusammenbindet.

Der Naturstein aus der überplanten Umfassungsmauer 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 durch die geplante Entlastungsstraße ergeben sich neue Spielräume zur verkehrlichen Ausgestaltung des Uferbereichs. Zukünftig ist eine uneingeschränkte Befahrbarkeit für den MIV nicht mehr notwendig.

Entsprechend werden der verbleibende Anliegerverkehr und die Fahrradverkehre gebündelt. In diesem Zusammenhang wird auch die Einbahnstraßenlösung aufgegeben und eine Fahrbahn mit zwei Richtungen angeboten. 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 Fahrradfahrer verbessert. Gleichzeitig werden Konflikte zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern vermieden. Die Verbindung ist Teil des übergeordneten Rhein-Radweges. Sie übernimmt aber auch für den lokalen Radverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion. Entsprechend wird der Radverkehr künftig als selbstverständliche Bewegungsform in die Promenade integriert. Die Uferspange hingegen darf von Fahrradfahrern nicht befahren werden. Diese bleibt den flanierenden Besuchern vorbehalten.

Ziel der Neugestaltung ist es, das gastronomische Angebot entlang des Rheinufer stärker ins Blickfeld zu rücken. Dazu wird die Stellplatzanzahl reduziert. Vorgesehen sind Flächen für Längsparken. Sie werden innerhalb des Belagsgefüges unauffällig markiert. Erhöht sich der Bedarf der Außenflächen der Gastronomie, können die Flächen teilweise oder dauerhaft umgewidmet werden.