

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 22 (1983)
Heft: 1: Bäume = Arbres = Trees

Artikel: Regierungsallee Bonn = Regierungsallee Bonn = Regierungsallee Bonn
Autor: Hansjakob, Gottfried
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-135682>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Regierungsallee Bonn

Gottfried Hansjakob,
Landschaftsarchitekt BDLA, München

Auftraggeber:

Stadt Bonn, Stadtplanungsamt

Planungsbeteiligte:

P. Epping, Dr. Bussmann, H. Kröhne,
H. Eckler, H. Delfo

Mitarbeiter Büro Hansjakob:

T. Hansjakob, J. Gauert, K. Lehrke,
F. Erhardt, M. Ast, G. Hennes

Luftbild vom Planungsgebiet in Bonn-Bad Godesberg (Süden oben!). Über der Bildmitte links am Rhein das Abgeordneten-Hochhaus (der «Lange Eugen»), davor Bundesrat und Bundestag. Gebäudekomplex in der Bildmitte: Bundeskanzleramt (vierteilig zusammenhängend) unten. Schwerpunkt oben: Das Justizministerium (Hochhaus). Oben links am Rhein der von der Autobahn überquerte Rheinauenpark (ehemaliges Bundesgartenschauengelände). In der unteren Bildhälfte links die Villa Hammerschmidt, Sitz des Bundespräsidenten. Freigegeben durch das Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen Nr. 29/77.

Regierungsallee Bonn

par Gottfried Hansjakob,
architecte-paysagiste BDLA, Munich

Mandant:

Ville de Bonn, Office de l'urbanisation

Participants à la planification:

MM. P. Epping, Dr Bussmann, H. Kröhne,
H. Eckler, H. Delfo

Collaborateurs du Bureau Hansjakob:

T. Hansjakob, J. Gauert, K. Lehrke,
F. Erhardt, M. Ast, G. Hennes

Vue aérienne de la région planifiée de Bonn-Bad Godesberg (sud en-haut!). Dans la partie supérieure gauche de l'illustration, le building des députés (le «Lange Eugen»), au premier plan Bundesrat et Bundestag. Au centre de l'image, le complexe des bâtiments de la chancellerie fédérale (en quatre parties interdépendantes). Un peu plus haut que le centre, l'œil est attiré par le building du Ministère de la justice. A gauche en-haut, le long du Rhin, coupé par l'autoroute, le parc Rheinauen (ancien terrain d'exposition du Bundesgartenschau). A gauche, dans la partie inférieure de l'image, la villa Hammerschmidt, résidence du président de la République. Mis gracieusement à disposition par le service du cadastre du Land Rhin-Nord-Westphalie no 29/77.

Regierungsallee Bonn

Gottfried Hansjakob,
landscape architect BDLA, Munich

Commissioning authority:

City of Bonn, Municipal planning Office

Those involved in planning:

P. Epping, Dr. Bussmann, H. Kröhne, H. Eckler,
H. Delfo

Employees of Bureau Hansjakob:

T. Hansjakob, J. Gauert, K. Lehrke,
F. Erhardt, M. Ast, G. Hennes

Aerial photograph of the planning area in Bonn-Bad Godesberg (south = top). Above the centre of the picture, to the left on the Rhine, the multi-storey representatives' building ("Lange Eugen"), in front of it the Upper and Lower Houses of the Federal Parliament. Building complex in the centre: Office of Federal Chancellor (in four contiguous sections) below. Focus above: Ministry of Justice (high-rise building). Upper left on the Rhine, the Rheinauen Park, traversed by the motorway (former site of Federal Horticultural Exhibition). To the left, in the lower half of the picture, the Villa Hammerschmidt, seat of the Federal President.

Released by the Regional Surveyors Office of Nordrhein-Westfalen No. 29/77.



Einleitung

Spätestens seit der Renaissance- und Barockzeit war der Alleebaum ein wesentliches Gestaltungselement im Städtebau. Die Städte wuchsen seit dieser Zeit über die mittelalterlichen Stadtbefestigungen hinaus; man bepflanzte die Strassen und Schlossachsen mit Bäumen. So wurden die zukünftigen Stadträume durch Bäume vorgezeichnet und oft erst 100 Jahre nachher, wenn die Bäume schon «erwachsen» waren, bebaut. Die Prachtstrassen, Plätze und Parkanlagen des 19. Jahrhunderts sind grossartige Beispiele der Anwendung von Strassenbäumen in der Stadtbaukunst.

Im 20. Jahrhundert reduzierte sich das Wissen um den Baum im Städtebau auf den Grünzug ohne Unterschied auf die Situation. Die aufgelöste Stadt kennt keinen Strassenraum und keine Alleebäume. Erst in den letzten Jahren, mit der Wiederentdeckung unserer Städte, wuchs erneut die Erkenntnis vom Wert von Strassen und Plätzen als städtischer Erlebnisraum und als vorrangig städtebauliche und baukünstlerische Aufgabe.

Der Grünrahmenplan für das Regierungsviertel orientiert sich nicht an den utopischen Städten des 20. Jahrhunderts, sondern wieder an den Städten, in denen wir gerne leben. Er ist ein Lehrbeispiel für die Anwendung der verschiedensten Grünformen, von der Landschaft bis zu den städtischen Grünformen.

In dem Heft «Regierungsallee in Bonn» wurde ein Gesamtkonzept – Nutzung, Bebauung, Strassenraum, Allee – erarbeitet. Es ist vorgesehen, die wesentlichen Elemente des Grünkonzeptes im Regierungsviertel, wie Alleen, Grünzüge, Plätze, sofort und unabhängig von der Bebauung herzustellen.

Die Bäume brauchen 20 bis 30 Jahre, bis sie eine gewisse Grösse erreichen. Es ist logischer und wertet das Land auf, wenn zunächst mit Bäumen die erwünschte Freiraumstruktur hergestellt wird, an der sich die Bebauung im Laufe der Zeit nach Bedarf entwickeln kann. Daraus folgt:

1. Die wichtigsten Bauwerke müssen zur Regierungsallee hin orientiert sein.
2. Mit der Regierungsallee soll gezeigt werden, dass eine Strasse ihre Bedeutung

Introduction

Au plus tard depuis la Renaissance et l'époque baroque, les allées d'arbres étaient un élément essentiel d'aménagement urbanistique. Dès cette époque, les villes s'étendirent au-delà des fortifications moyenâgeuses; les routes et axes des châteaux furent bordés d'arbres. C'est ainsi que les futurs espaces urbains étaient délimités par des arbres, souvent jusqu'à 100 ans avant d'être construits et après que les arbres aient déjà atteint «l'âge adulte». Les magnifiques avenues, places et parcs du 19e siècle sont de grandioses exemples de l'intégration de l'élément arbre dans l'art de l'urbanisme.

Au 20e siècle, le rôle de l'arbre dans l'urbanisme fut réduit à la zone de verdure, indépendamment de la situation. La ville désagrégée ne connaît ni l'espace routier ni les allées. Ce n'est que ces dernières années, avec la redécouverte de nos villes, que naquit une nouvelle conscience de la valeur des rues et places en tant qu'espace urbain vital et de l'impératif urbanistique et architectural qu'elles représentent.

Le plan des espaces verts du quartier administratif ne s'oriente plus aux villes utopiques du 20e siècle, mais de nouveau aux villes que nous aimons habiter. Il peut servir d'exemple pour l'utilisation des zones de verdure les plus diverses, du paysage naturel aux espaces verts des villes.

Dans le cahier «Regierungsallee in Bonn», c'est un concept d'ensemble – utilisation, urbanisation, espace routier, allée – qui fut élaboré. Il est prévu d'entreprendre d'emblée et indépendamment de l'urbanisation la réalisation des éléments essentiels du concept de verdure du quartier administratif tels les allées, zones vertes et places.

Les arbres atteignent une certaine hauteur après 20 à 30 ans seulement. Il est plus logique donc, et le terrain s'en trouve en même temps revalorisé, de commencer à créer, au moyen d'arbres, la structure souhaitée de l'espace libre, où l'urbanisation pourra, suivant les besoins, se développer avec le temps. Il s'ensuit que:

1. Les principaux édifices doivent être orientés du côté de la Regierungsallee.
2. La Regierungsallee doit servir à dé-

Introduction

Avenues of trees have been an essential creative element in urban design since the Renaissance and baroque periods at the latest. Since then, cities have expanded beyond the medieval fortifications and the roads and approach axes to castles were planted with trees. In this way, the future urban areas were often traced out by lines of trees, with actual construction often coming only 100 years later when the trees were fully grown. The magnificent streets, squares and parks of the 19th century are excellent examples of the use of tree-lined streets in urban architecture. In the 20th century, knowledge of trees in urban planning was confined to verdure features which made no distinction as regards location. The sprawling cities have no "streets as open spaces" and no avenues of trees.

Only in recent years, with the rediscovery of our cities, have people once again become conscious of the value of streets and squares as part of the urban experience which are a priority urban planning and architectural task.

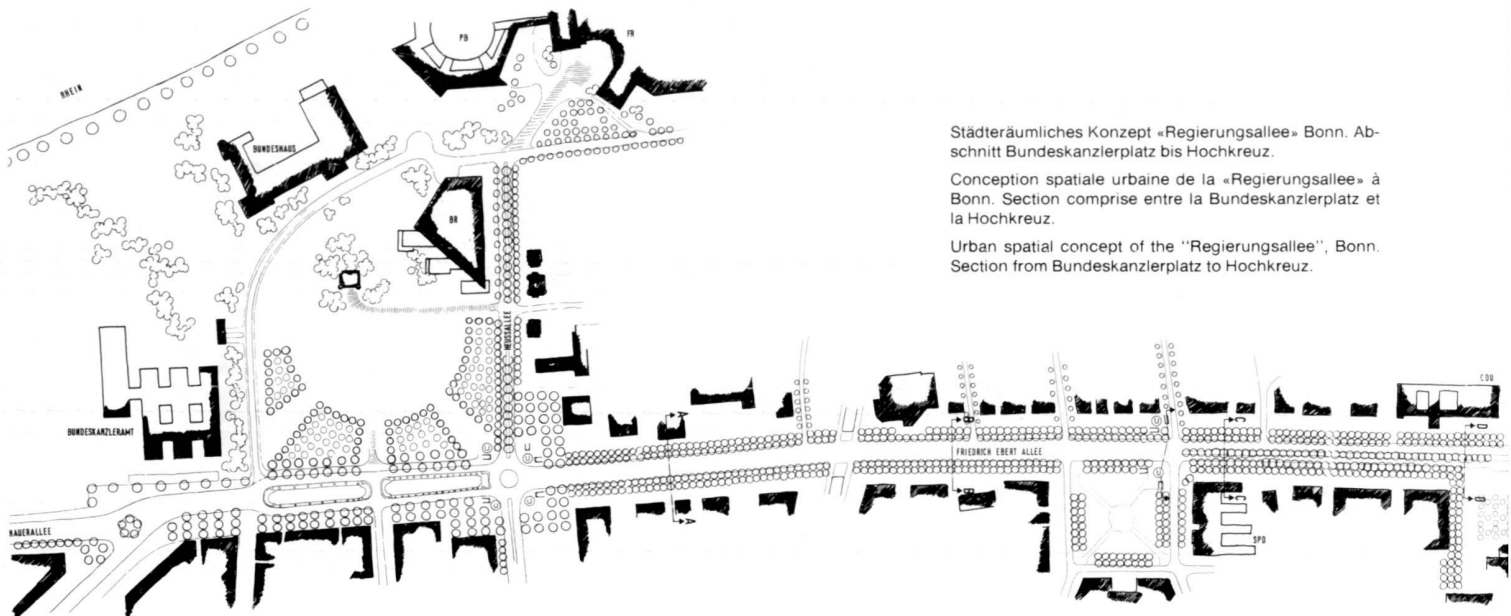
The skeleton verdure plan for the administrative district does not take its lead from the utopian cities of the 20th century but looks back to cities where life is pleasant. It is a lesson in the application of a wide variety of verdure types, ranging from the landscape to urban verdure forms.

In the brochure "Regierungsallee in Bonn" (Government Avenue in Bonn), an overall concept covering use, construction, road areas and avenues was prepared.

It is planned to create the essential elements of the verdure concept in the administrative district, such as avenues, verdure features and squares, immediately and independently of housing development.

Trees require 20 to 30 years to grow to a certain size. It is logical and raises the value of the land if the desired open-area structure is first created using trees; thereafter, development uses this framework as a guide, as appropriate. Thus:

1. The most important buildings must face the Regierungsallee.
2. The aim is to use the Regierungsallee to



Städteräumliches Konzept «Regierungsallee» Bonn. Abschnitt Bundeskanzlerplatz bis Hochkreuz.

Conception spatiale urbaine de la «Regierungsallee» à Bonn. Section comprise entre la Bundeskanzlerplatz et la Hochkreuz.

Urban spatial concept of the "Regierungsallee", Bonn. Section from Bundeskanzlerplatz to Hochkreuz.

als Raum und Ort des städtischen Lebens behalten kann, auch dann, wenn sie zugleich starken Verkehr aufzunehmen hat. Die Breite von 70 bis 80 Metern erlaubt beides. Repräsentation und Funktionsvielfalt soll gleichermaßen sichtbar werden.

3. Die Planung muss die Gegebenheiten wie geschichtliche Entwicklung der Strasse, Lage, vorhandene Bausubstanz, Eigentumsgrenzen, Höhenverhältnisse, Baumbestand, Umgebung, Aussicht usw. berücksichtigen.

4. Die fast 5 km lange Strasse von Alt-Bonn bis Alt-Godesberg gliedert sich in mehrere, vorgegebene Abschnitte. Die vorliegende Planung bietet ein Gesamtkonzept, in das sich die einzelnen Abschnitte einordnen, ohne ihre Eigenständigkeit zu verlieren.

5. Die Bauwerke in noch ungebauten und in umzustrukturierenden Bereichen sollten entlang einer vorgegebenen Bauflucht – dem Strassenverlauf angepasst – errichtet werden und möglichst einheitlich in ihrer Höhenentwicklung sein (keine weiteren Dominanten).

Auf der Rheinseite der Strasse bleibt die offene Bebauung auch in der zukünftigen Entwicklung bestimmend. Sie folgt damit der für Alt-Bonn historisch vorgegebenen Entwicklung der «Villa im Park».

Die Breite des vorhandenen Strassenraumes beträgt in einigen Strassenabschnitten 70 m, in anderen 80 m. Diese Breiten sollen beibehalten werden.

6. Der Raum zwischen Gehweg und Bebauung (zirka 10 Meter, Vorgartenzone) kann in den einzelnen Abschnitten der Nutzung der Bauwerke angepasst werden. Entweder Vorgärten, Vorfahrten oder Pflasterflächen bis ans Haus, geparkt sollte in der Vorgartenzone nicht werden.

Die Strasse in der Stadtbaukunst

Zum grossen Vorbild des barocken Städtebaues wurde Rom, das sich im 16. Jahrhundert als Sitz der Päpste zum Zentrum der kirchlichen Macht entwickelte. Während seiner nur fünf Jahre währenden Amtszeit liess Papst Sixtus V. (1585 bis 1590) ein ganzes Netz von Strassen anlegen, das anstelle zufällig verlaufender Feldwege die sieben Hauptkirchen und Heiligtümer, zu denen die Pilger an einem Tag zu wallfahren hatten, verbinden sollte. So entstand aus eindeutig ideologischer Zielsetzung ein System von Strassen, deren Blickziele jeweils durch Obelisken, Säulen oder Plastiken bezeichnet wurden, das auch als Beispiel einer vorausschauenden Planung von besonderem Interesse war.

Rom

Mit der Renaissance beginnt ein neuer Abschnitt der Stadtbaukunst, der im Ba-

montrer qu'une route peut à la fois conserver son importance d'espace et de lieu de vie urbaine, même si par moments elle doit absorber un trafic intense. La largeur de 70 à 80 mètres permet de satisfaire à ces deux impératifs. Représentation et variété de fonction doivent être apparentes de même manière.

3. La planification doit prendre en considération des données telles que l'évolution historique de la route, la situation, la valeur des constructions existantes, les limites de la propriété, le dénivellement, le peuplement en arbres, les alentours, la vue, etc...

4. La route entre Alt-Bonn et Alt-Godesberg, longue de près de 5 km, se divise en plusieurs tronçons bien distincts. La planification en l'espèce offre un concept d'ensemble dans lequel les différents tronçons sont intégrés sans pour autant perdre leur autonomie.

5. Les bâtiments des secteurs non encore urbanisés et ceux des secteurs à restructurer devront respecter un alignement bien défini – adapté au tracé de la route – et présenter une certaine homogénéité du point de vue hauteur (pas d'autres points dominants).

Du côté de la route longeant le Rhin, une forme d'urbanisation aérée reste déterminante également pour le futur développement. Celui-ci respectera donc le développement historique de la «villa dans le parc» typique d'Alt-Bonn.

L'espace routier atteint dans certains tronçons 70 m, dans d'autres 80 m de largeur. Ces largeurs doivent être maintenues.

6. L'espace entre la voie piétonne et les constructions (environ 10 mètres de terrain réservé aux jardins) peut, dans certaines sections, être adapté à l'affectation des bâtiments. Soit des jardins, des voies d'accès ou des pavements jusqu'à la porte des maisons; pas de places de stationnement dans la zone des jardins.

Chaussée et urbanisme

Rome, siège des papes, devint au 16e siècle le centre du pouvoir ecclésiastique et passa pour être le modèle-type de l'urbanisme baroque. Pendant son bref mandat qui ne dura que cinq ans, le pape Sixte V (1585 à 1590) fit construire tout un réseau de routes qui, au lieu des chemins naturels, devait relier les sept églises et sanctuaires principaux, où les pèlerins devaient se rendre un jour en pèlerinage. C'est ainsi qu'un but purement idéologique est à la base d'un système de routes dont les points de mire étaient marqués par des obélisques, des colonnes ou des statues, un système qui présentait aussi un intérêt particulier en tant qu'exemple de planification futuriste.

show that a street can retain its importance as an open space and urban living area even if it also has to absorb heavy traffic. The breadth of 70 to 80 metres makes both functions possible. Representation and a wide variety of functions should be equally apparent.

3. The planning operation must take into account circumstances such as historical development of the street; its location, existing buildings, property boundaries, height relations, existing trees, surroundings, view, etc.

4. The road from Alt-Bonn to Alt-Godesberg is almost 5 km long and is divided into several given sections. This plan offers an overall concept into which the individual sections can be fitted without losing their autonomy.

5. Buildings in areas which have not yet been developed or which are to be restructured should be erected along a prescribed line—adapted to the line of the road—and be as uniform as possible in height (no other dominant features).

On the Rhine side of the road, the open architectural layout will continue to set the pattern for future development also. It thus follows the model of "free-standing villas" which is already established in Alt-Bonn.

In some sections, the road is 70 m, in others 80 metres wide, and it is planned to retain these widths.

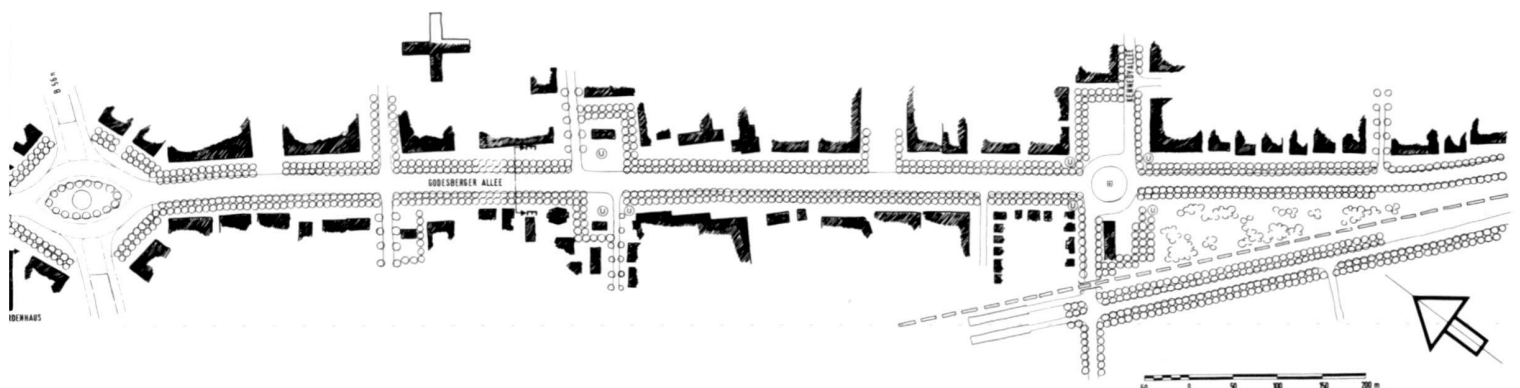
6. The space between the pavement and the buildings (approx. 10 metres, front garden area) can be adapted to suit the function of the buildings in the individual sections. It can be used for front gardens, access driveways or paving right up to the house; it should not, however, be used for parking.

Roads in urban architecture

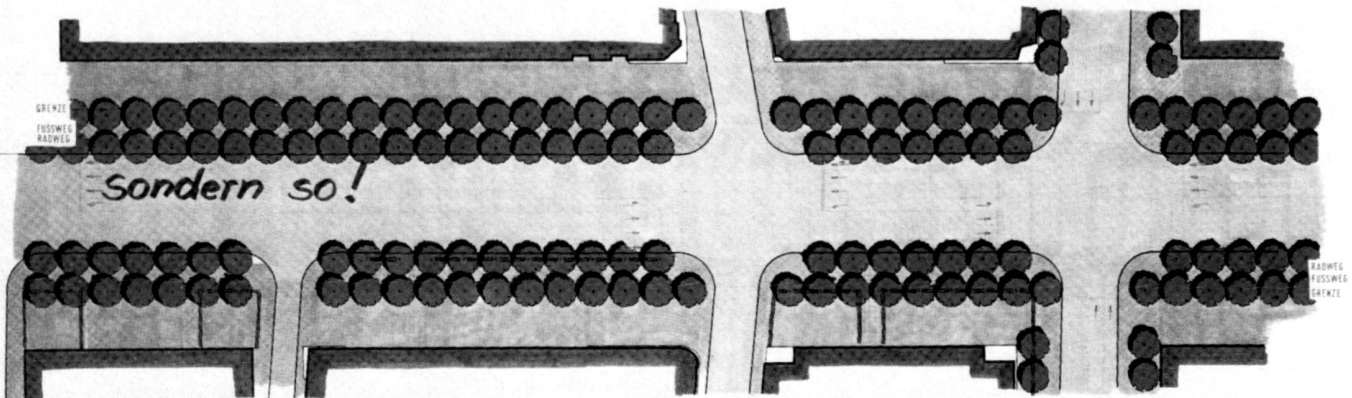
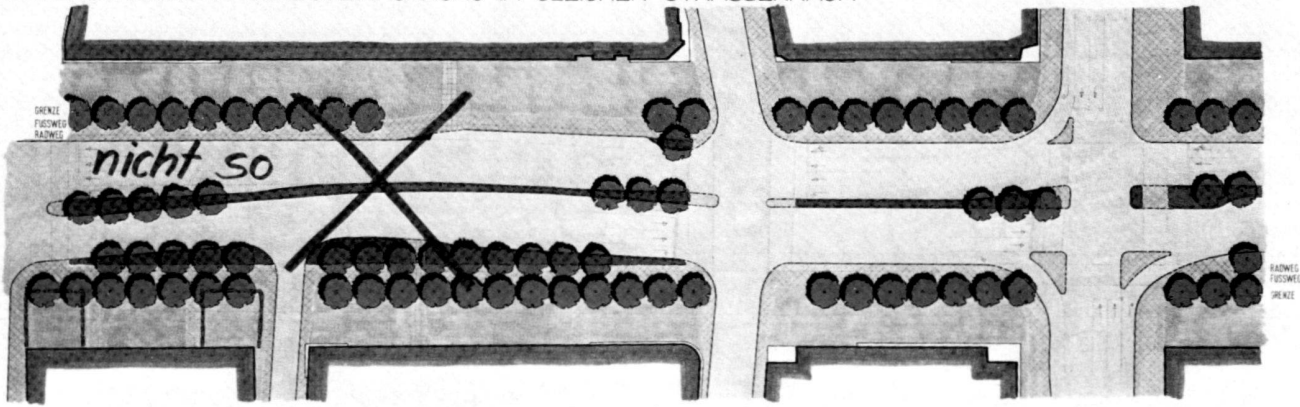
Rome was the major model for urban planning during the baroque period. As the seat of the Popes, it developed into the centre of ecclesiastical power in the sixteenth century. During his brief five-year term of office, Pope Sixtus V (1585 to 1590) ordered a whole network of roads to be laid out to link up the seven main churches and shrines which pilgrims had to visit on a single day. This network replaced the haphazard rough paths which had formerly served the purpose. Thus, a system of roads sprang from a clearly ideological intention. Obelisks, pillars and statues were placed as focal points. Furthermore, this is a particularly interesting example of long-range planning.

Rome

With the Renaissance begins a new period of urban architecture which culminated in baroque and classicism.



UNTERSCHIEDLICHE BORDSTEINFÜHRUNG IM GLEICHEN STRASSENRAUM



"REGIERUNGSLLEE" (B 9)

LANDSCHAFTSARCHITECT G. HANSJANDG MÜNCHEN, BONN IM AUG. 80

Unterschiedliche Bordsteinführung im gleichen Straßenraum. Schlechtes Beispiel oben, gutes Beispiel unten.

Des différentes manières de border de pierres des rues d'un même quartier: un mauvais exemple en-haut, un bon exemple en-bas.

Varying line of kerbstones in the same road area. Bad example above, good example below.

rock und Klassizismus seinen Höhepunkt erreicht.

Anstelle der engen mittelalterlichen Straßen gilt ein Querschnittsverhältnis von mindestens 1:1 als Regel. Größere Querschnitte werden durch Alleen unterteilt, wie bei der Straße Unter den Linden in Berlin.

Diesen neuen Prinzipien des Städtebaus liegt eine neue Auffassung des Raumes zugrunde, die mit der Entdeckung der Zentralperspektive im 15. Jahrhundert zusammenfällt. Die Straße wird als ein bewusst gestalteter, architektonischer Raum aufgefasst. Während die mittelalterliche Straße geschlossen ist, plant man im Barock die offenen Straßen, deren Perspektive theoretisch bis ins Unendliche führt.

Die im barocken Städtebau verwendeten Blickziele, wie Triumphbögen, Obelisken, Säulen, haben nicht die Aufgabe die Straße zu schließen, sondern dienen im Gegenteil dazu, den Blick des Betrachters ständig weiter in die Tiefe zu führen.

Nach Rom wurde im 19. Jahrhundert Paris zum Vorbild der Stadtbaukunst. Mit dem Ausbau von Paris durch Haussmann wurde ein neuer Typ von Straßen geschaffen, der imstande war, den wachsenden Verkehr der Fahrzeuge und Fußgänger aufzunehmen. Der Pariser Boulevard mit seinen schönen Fassadenfluchten und der beiderseitigen Bepflanzung mit Baumalleen bildete für lange Zeit den Inbegriff der großstädtischen Straße und fand in allen Ländern rasche Nachahmung. In diese Epoche gehören auch die Pennsyl-

Rome

La Renaissance marqua un tournant dans l'art urbanistique qui atteindra son point culminant à l'époque baroque et néo-classique.

Au lieu des rues étroites du Moyen Age, la règle est ici une section transversale d'au moins 1:1. Les sections plus grandes sont subdivisées par des allées, comme c'est le cas de la route Unter den Linden à Berlin.

Ces nouveaux principes urbanistiques sont basés sur une nouvelle conception de l'espace qui coïncide avec la découverte, au 15e siècle, de la perspective centrale. La chaussée est considérée comme un espace aménagé et architectonique. Alors que la rue moyenâgeuse est fermée, le baroque voit les routes s'ouvrir et leur perspective mène, théoriquement, à l'infini.

Les points de mire tels les arcs de triomphe, obélisques et colonnes utilisés dans l'urbanisme baroque ne servent pas à fermer la route mais, au contraire, à porter le regard du contemplateur toujours plus en profondeur.

Au 19e siècle, c'est Paris qui remplaça Rome en tant que modèle d'art urbanistique. Lors du réaménagement de Paris par Haussmann fut créé un nouveau type de rues, en mesure d'absorber la croissante circulation des véhicules et des piétons. Le boulevard de Paris avec son magnifique alignement de façades et son allée bordée d'arbres fut pendant longtemps l'incarnation même de la grande artère urbaine; elle fut rapidement imitée dans

Instead of the narrow medieval roads, a sectional ratio of at least 1:1 became the rule. Larger cross-sections are subdivided by avenues, as in the case of "Unter den Linden" in Berlin.

These new urban planning principles are based on a new concept of space which coincides with the discovery of central perspective during the 15th century. Roads are seen as a consciously-arranged architectonic space. While the medieval road is self-contained, the baroque period planned open roads with perspectives theoretically continuing to infinity.

Baroque urban planning used visual focuses, such as triumphal arches, obelisks and pillars to lead the eye of the beholder ever further into the distance, as opposed to rounding off the street.

After Rome, Paris became the model for urban design in the 19th century. Haussmann's development of Paris created a new type of streets capable of absorbing the growing vehicle and pedestrian traffic. The Paris boulevard with its attractive facade lines and the lines of trees on both sides of the avenue was a paragon for city streets for a long time and was soon imitated in all other countries. Pennsylvania Avenue, Ludwig-Leopold-Strasse in Munich and Regent Street in London all date from this period.

The development of Paris began with the magnificent Champs Elysées which is still influenced by the baroque tradition. The planning of the Champs Elysées dates

vania Avenue, die Ludwig-Leopold-Strasse in München, die Regent Street in London. Der Ausbau von Paris wurde mit der grossartigen Champs Elysées begonnen, die noch ganz in der Tradition des Barocks steht. Die Planung der Champs Elysées geht auf einen Entwurf des Landschaftsarchitekten Le Nôtre zurück, der Ende des 17. Jahrhunderts die Gartenanlagen von Versailles geschaffen hat. Gegen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts erhielt die Stadtbaukunst durch Planungen und Schriften von Camillo Sitte, Karl Henrici und Josef Stübben noch einmal grossartige Impulse für eine räumlich gedachte Stadt.

Geschichtliches zur «Regierungsallee»

Bis zur Römerzeit lässt sich das Bestehen einer Landstrasse im Rheintal feststellen. «Die Regierungsallee» ist Teil dieser alten Strassenverbindung zwischen den Orten und Städten am Rhein.

Später wird in lokalen Aufzeichnungen (Friesdorfer Miscellen) aus dem 18. Jahrhundert berichtet:

Der letzte Bonner Kurfürst, Max Franz, hat 1792 entlang der Strasse zwischen Bonn und Bad Godesberg 3537 Lindenbäume pflanzen lassen. Dazu erwarb die kurfürstliche Administration beidseitig einen Streifen Land. Nachdem die Bäume gepflanzt waren, gab man den Bauern das Land wieder zurück.

Empfindlichkeit des Landschaftsraumes

Das Bonner Regierungsviertel liegt an einer landschaftlich bedeutenden Nahtstelle: Der Rhein verlässt das romantische Mittelrheintal und fliesst in die Kölner Bucht. Eine grossartige Landschaft mit einer in der Vergangenheit bedeutenden, dem Landschaftsraum sich unterordnenden baulichen Tradition.

Die Grundstruktur der Landschaft enthält alles, was eine Stadt am Strom im Spannungsverhältnis zur Landschaft reizvoll machen kann. Im Norden flaches Land, das Ende der Kölner Bucht, nach Süden das sich verengende Rheintal mit den bis an den Rhein herantretenden Höhenzügen. Am Fusse der Höhenzüge eine Kette ehemals kleiner Dörfer.

Dieser romantische und hochempfindliche Landschaftsraum erfordert Zurückhaltung in der Bebauung.

«Die Regierungsallee» – Grünkonzept

Das Grünkonzept für das Regierungsviertel wird im wesentlichen von drei Elementen geprägt:

tous les pays. C'est à cette époque que remontent également la Pennsylvania Avenue de même que la Ludwig-Leopold-Strasse à Munich et la Regent Street à Londres.

Le réaménagement de Paris commença par les grandioses Champs Elysées encore réalisés dans la pure tradition du baroque. Le projet des Champs Elysées est dû à l'architecte-paysagiste Le Nôtre qui, à la fin du 17e siècle, avait créé les jardins de Versailles.

Vers la fin du 19e et au début du 20e siècle, l'urbanisme reçut une fois encore, grâce à des projets et écrits de Camillo Sitte, Karl Henrici et Josef Stübben, de formidables impulsions en matière d'espace organisé.

Historique de la Regierungsallee

Jusqu'à l'époque romaine, l'existence d'une grand-route dans la vallée du Rhin peut être établie. La Regierungsallee est une partie de cette ancienne route reliant les localités et villes sur le Rhin.

Plus tard des écrits locaux (Friesdorfer Miscellen) du 18e siècle racontent:

«Le dernier prince électeur de Bonn, Max Franz, fit planter 3537 tilleuls le long de la route entre Bonn et Bad Godesberg. De plus, l'administration du prince électeur acheta une bande de terrain des deux côtés de la route. Une fois les arbres plantés, les terres furent rendues aux paysans.»

Sensibilité du paysage

Le quartier administratif de Bonn se situe à un point d'intersection important du paysage: le Rhin quitte la romantique vallée centrale pour se jeter dans la baie de Cologne. Un paysage grandiose avec, par le passé, une remarquable tradition architecturale subordonnée au paysage.

La structure de base du paysage offre tout ce qui, en corrélation avec le paysage, peut faire le charme d'une ville au bord du fleuve. Au nord, un terrain plat, la terminaison de la baie de Cologne, vers le sud la vallée du Rhin se rétrécissant, flanquée de chaînes de collines descendant jusqu'aux rives. Au pied de ces collines, une succession de localités, jadis de petits villages.

Ce paysage romantique et d'une extrême sensibilité exige beaucoup de retenue en ce qui concerne l'urbanisation.

«Regierungsallee» – concept de verdure

Dans l'essentiel, trois éléments caractérisent le concept de verdure du quartier administratif:

1. le parc de Rheinauen en tant que principal élément du paysage,

back to a design by Le Nôtre, the landscape architect who created the gardens at Versailles at the end of the 17th century.

Towards the end of the 19th and the beginning of the 20th century, urban architecture was given further positive impulses for carefully conceived urban space through the plans and writings of Camillo Sitte, Karl Henrici and Josef Stübben.

Historical facts about the Regierungsallee

As early as pre-Roman times a highway already existed in the Rhine valley. The Regierungsallee is part of this old road linking the towns and cities on the Rhine.

Later it is reported in local chronicles (Friesdorf Miscellanies) dating from the 18th century:

The last Bonn elector, Max Franz, had 3537 lime trees planted along the road between Bonn and Bad Godesberg in 1792. In addition, the electoral administration bought a strip of land on both sides of the road, and after the trees had been planted, returned it to the farmers.

Vulnerability of the surrounding landscape

The administrative district of Bonn is strategically placed just where the Rhine leaves the romantic mid-Rhine valley and flows into the Cologne basin. This is a magnificent landscape with a considerable history and a traditional architecture which respects the surrounding landscape.

The basic landscape structure contains everything which can make a riverside town attractive through landscape contrasts. To the north, there is flat land—the end of the Cologne basin, to the south, the narrowing Rhine valley with ranges of hills coming right down to the river edge, and with a chain of what were once small villages along their base.

This romantic and extremely sensitive landscape requires cautious development.

«Regierungsallee» – a verdure concept

Three factors characterize the verdure concept of the administrative district:

1. the Rheinauen Park as a superordinate landscape element,
2. the Regierungsallee as an open space sub-dividing the city and
3. the built-up area between the Regierungsallee and the Rheinaue or rather the Regierungsallee and the villages of Venusberg/Ennert.

The Regierungsallee, together with the nearby green areas and squares and the



Grün- und Verkehrsraum Friedrich-Ebert-Allee mit Konrad-Adenauer-Haus.

Mélange d'espace de verdure et d'espace réservé au trafic: l'allée Friedrich-Ebert et la maison Conrad-Adenauer.

The verdure and traffic area of Friedrich-Ebert-Allee with the Konrad Adenauer House.

1. dem Rheinauenpark als übergeordnetem Landschaftselement,
2. der Regierungsallee als stadtgliederndem Freiraum und
3. den Verflechtungszonen zwischen Regierungsallee und Rheinaue bzw. Regierungsallee und den Ortschaften am Venusberg/Ennert.

Die Regierungsallee mit ihren benachbarten Grünflächen und Plätzen sowie die Rheinaue bilden das Rückgrat der städtebaulichen Grünbezüge im Regierungsviertel.

Wie in der Rheinaue bereits seit 1970 praktiziert, wird dringend empfohlen, auch die wesentlichen Elemente des Grünkonzeptes im übrigen Regierungsviertel (Alleen, Grünzüge, Plätze) sofort und unabhängig von der Bebauung herzustellen. Viel logischer und weniger kostspielig ist es, durch Pflanzungen zunächst nur die erwünschte Freiraumstruktur herzustellen, an der sich dann Bebauung und Verkehr im Laufe der Zeit, je nach Bedarf, entwickeln können.

«Die Regierungsallee» – stadträumliches Konzept

Der Strassenzug Adenauerallee–Friedrich-Ebert-Allee–Godesberger Allee ist die städtebauliche Hauptachse im Regierungsviertel. Sie ist räumlich so auszubilden, dass sie als «Magistrale» eindeutig erkennbar ist. Alle anderen Strassen und Plätze sollten sich unterordnen. Die Anbindung wichtiger Nebenstrassen wird durch Platzbildungen in der Regierungsallee vorbereitet.

Der Strassenzug Regierungsallee gliedert sich in mehrere, städtebaulich unterschiedlich ausgebildete Abschnitte.

Bei der Neugestaltung ist eine Gliederung des zirka 3 km langen Strassenzuges notwendig.

Hier übernimmt die konsequente Ausbildung einer geschlossenen Allee zusätzlich stadtraumbildende und ordnende Funktion.

Als Bundeshauptstadt ist Bonn Anziehungspunkt für viele Besucher. Zu ihrer Orientierung ist ein klares, einfach erfassbares, räumliches Konzept der Regierungsallee von Bedeutung.

Die räumliche Gliederung der Strasse erfolgt durch Plätze und Ausblicke in die umgebende Landschaft. Diese Plätze liegen entweder mittig zur Strassenachse oder sind seitlich angelagert.

Die Grösse und Lage der Plätze richtet sich nach ihrer Bedeutung. Die Plätze

2. la Regierungsallee en tant qu'espace libre subdivisant l'espace urbain et
3. les zones d'interpénétration entre Regierungsallee et Rheinaue, c'est-à-dire Regierungsallee et localités du Venusberg/Ennert.

La Regierungsallee, ses espaces verts et places adjacents ainsi que la Rheinaue forment l'axe principal de verdure dans le quartier administratif.

Comme cela se fait déjà depuis 1970 à la Rheinaue, il est fortement recommandé de réaliser de suite et indépendamment de l'urbanisation les principaux éléments du concept de verdure dans les autres secteurs du quartier administratif (allées, bandes de verdure, places). Il est beaucoup plus logique et moins coûteux de commencer avec des plantations à aménager la structure souhaitée de l'espace libre, où l'urbanisation et le trafic routier pourront, avec le temps, se développer suivant les besoins.

«Regierungsallee» – concept urbain

Le réseau routier urbain Adenauerallee–Friedrich-Ebert-Allee–Godesberger Allee est l'axe principal du quartier administratif. Il doit être conçu de manière à être clairement reconnaissable en tant que «magistrale». Toutes les autres rues et places doivent être subordonnées. L'intersection d'importantes routes secondaires est marquée dans la Regierungsallee par l'aménagement de places.

La Regierungsallee se subdivise en plusieurs tronçons urbanistiques d'importance diverse.

Dans le nouvel aménagement, une subdivision du tronçon d'environ 3 km de longueur est indispensable.

Le strict aménagement d'une allée fermée doit en outre contribuer à subdiviser et ordonner l'espace urbain.

En tant que capitale de la RFA, Bonn attire de nombreux visiteurs. Pour faciliter l'orientation, un concept clair et facile à saisir de la Regierungsallee est donc des plus importants.

La subdivision de la route se fait au moyen de places et coups d'œil dans le paysage environnant. Ces places sont aménagées soit au centre de l'axe soit latéralement.

La grandeur et la situation des places dépend de leur importance. De plus, les places sont revalorisées par des stations de métro.

Le projet prévoit un concept d'ensemble ordonnant les différents tronçons, chacun d'eux restant cependant bien distinct.

Rheinaue, form the backbone of the urban planning verdure features in the administrative district.

As has been practised in the Rheinaue since 1970, it is urgently recommended that the basic elements of the verdure concept in the rest of the administrative district (avenues, verdure features, squares) should be created immediately and independently of the architectural development. It is much more logical and cheaper to create the desired open-space structure first and then to let building development and traffic adapt to it gradually, as appropriate.

“Regierungsallee” – an urban spatial concept

The line of streets comprising Adenauerallee, Friedrich-Ebert-Allee and Godesberger Allee is the main urban planning axis in the administrative district. It should be extended in such a way that it is clearly recognizable as a dominant feature. All other roads and squares should be secondary to it. The connecting up of important side roads is being prepared by the creation of squares in the Regierungsallee.

The latter can be subdivided into several differently developed sections.

In the new concept, a subdivision of the 3-km section of road is necessary.

In this case, the consistent development of a self-contained avenue assumes additional urban spatial and ordering functions.

Bonn, as the capital of West Germany, attracts many visitors. A clear, easily comprehensible spatial concept for the Regierungsallee is therefore important so that they can get their bearings.

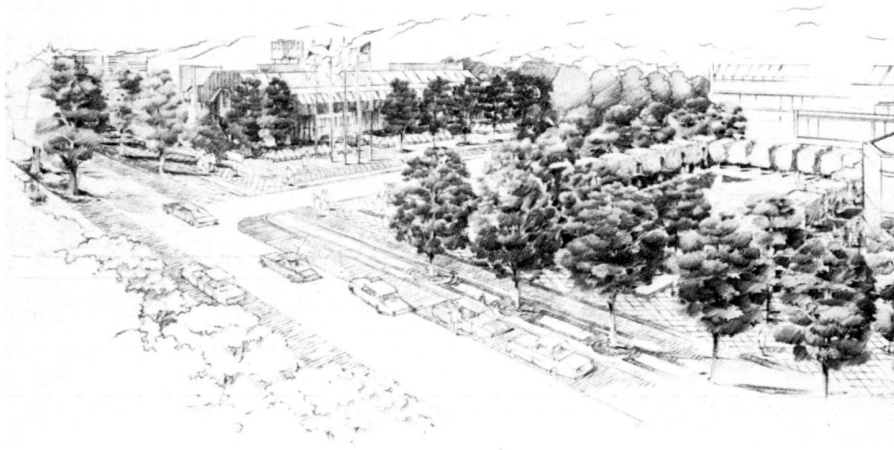
Squares and views into the surrounding countryside structure the street in a spatial pattern. These squares are located either to the middle of the street axis or to its side.

Size and location of the squares depend on their significance. Underground railway stops reinforce the importance of the squares.

The proposed plans offer an overall concept, which integrates the different sections, yet leaves them individually visible.

werden durch U-Bahn-Haltestellen aufgewertet.

Die vorliegende Planung bietet ein Gesamtkonzept, in das sich die einzelnen Abschnitte einordnen; trotzdem bleiben die Abschnitte sichtbar.



Friedrich-Ebert-Allee, Ecke Ollenhauer-Strasse.

L'allée Friedrich-Ebert, et l'angle de la rue Ollenhauer.

Friedrich-Ebert-Allee, at the corner with Ollenhauer-Strasse.