

JÖRG DERKSEN

## **Die Beethovenhalle und das Bonner Stadtbild der 1950er Jahre**

*Rasender Stillstand - harte Überblende, differenzierte Wahrnehmungsfähigkeit*



*Wiederaufbau und Umlegung der Altstadt - Brückenzufahrt, Hochwasserschutz Umlegung, Nord-Süd-Fahrt, Bau und Überbau: läuternde Wirkung eines Kulturbaus*

*Blick auf die neue Stadt Bonn - Stadtlandschaft, neue Sichtachsen, Straßenraum, Freiraumgestaltung, Versäumnisse und Potenziale, aktueller Ausblick: Masterplan „Innere Stadt“*

Eine gekürzte Fassung erschien in: Beethovenhalle Bonn. Konzerthaus,  
Festsaal, Denkmal. Hrsg. von Martin Bredenbeck, Constanze Moneke  
und Martin Neubacher. Bonn 2010, S. 97-102

Vorderseite: Abb. 1 - „Die neue Beethovenhalle im Stadtbild“ (Originaltitel)

JÖRG DERKSEN

## **Die Beethovenhalle und das Bonner Stadtbild der 1950er Jahre**

### RASENDER STILLSTAND

Einleitung - Die auch von Zeitgenossen vor über 100 Jahren als völlig sinnfrei empfundenen Ausflugs- und Vergnügungsbauten halfen den Menschen damals, ihren Stadtraum neu zu erleben und der Enge der alten Stadt zu entfliehen. Und das taten sie auch, indem sie den Stadtraum im doppelten Wortsinn neu erfahren haben. Ob in horizontaler oder vertikaler Richtung, war dabei für die Menschen offenkundig irrelevant, denn in ganz Europa musste die damals schon als „alt“ empfundene historisch gewachsene Stadt einer neuen Sichtweise unterzogen werden. Ob man etwa am Rhein von der „Kaiserhalle“ am Bonner Kaiserplatz mit der Elektrischen vom Hauptbahnhof durch die Gassen der Bonner Altstadt und über die neue, 1898 eröffnete Rheinbrücke ins Siebengebirge mit seinen Aussichtspunkten auf das große rheinische Städtepanorama fuhr, oder ob man an der Seine mit einem gestuften Aufzugsystem über drei Ebenen den anlässlich der Pariser Weltausstellung von 1889 errichteten und seinerzeit schlicht „300-Meter-Turm“ genannten Eiffelturm hinauffuhr, scheint den Menschen am Übergang vom 19. zum 20. Jahrhundert schlichtweg egal gewesen zu sein. Wichtig war allein die sich in einer Art Geschwindigkeits- und Höhentaumel gleichsam kinematisch-optisch verändernde Sichtweise auf die alte Stadt. Nach 1900 wird für die breiten Massen der Stadtraum so erst richtig erfahrbar und vollständig

neu erlebbar. Und wie erleben wir „Stadt“ heute im Zeitalter von Google Earth und Web 2.0? Wie ist es generell um die Wahrnehmung von urbanen Räumen bestellt? Hat sich die allgemeine Fähigkeit zu einer differenzierten Sichtweise auf historisch gewachsene Stadtstrukturen verbessert? Obwohl hierzu wichtige kulturwissenschaftliche Überblicksdarstellungen, sowohl unter medienästhetischen Aspekten - etwa von Dolf Sternberger (1) bis Friedrich Kittler (2) - oder unter architekturgeschichtlicher Perspektive - etwa von Sigfried Giedion (3) bis Johann Friedrich Geist (4) - seit Jahrzehnten vorliegen und inzwischen selbst den Status von „Klassikern“ erlangt haben, erscheinen - und das nicht nur in Bonn - pünktlich Jahr für Jahr auf einem regen Markt stadthistorischer Regionalliteratur immer neue Foto-Kompilationen vorwiegend von frühen, ganz und gar statischen (Postkarten-)Ansichten mit diesem, längst verlorenen Gesicht der alten Stadt. Das wirkliche Stadtbild ist kein Stadtbild, sondern seit mehr als 100 Jahren ein überaus dynamisches Bild voller Bewegung und ineinander übergehender Räume.

Eine harte Überblende: Aktuell stehen weltweit Städte unter großem Stress. Es geht nicht nur um einen hemmungsloser werdenden Wettbewerb untereinander, sondern auch um direkte Verteilungskämpfe, also um die Zuteilung knapper und somit immer wertvoller werdender Ressourcen. Die seit Jahrhunderten für das Wachsen und Funktionieren von städtischen Gemeinwesen unabdingbaren Grundfaktoren wie genügend Raum, brauchbares Wasser, ausreichend Energie und stabiles Klima erscheinen gegenwärtig wieder auf der

städtischen Agenda. Daneben sind seit dem Beginn der Industrialisierung im 19. Jahrhundert die den Stadtraum betreffenden, planerischen Entscheidungsprozesse stets ökonomisch motiviert gewesen. Viele das Stadtbild prägende Einzelbauten innerhalb der alten Stadt, ja sogar die großflächigen Stadterweiterungsmaßnahmen jener Jahrzehnte - das Antonym „Neustadt“ war schnell bei der Hand gewesen und war doch nur von kurzer Dauer - waren damals schon Prestige- und Spekulationsobjekte nichtöffentlicher, oft schon global agierender Investoren. Die beiden Weltkriege - der letzte führte in den historischen Stadtkernen Westdeutschlands zu Zerstörungsraten von bis zu 100 % - rief in der Folge die öffentliche Verwaltung zur Behebung der größten Missstände und Linderung der größten Not auf den Plan. Die elementaren Fragen der kommunalen Grundversorgung wurden so zu den zentralen Aufgaben des Städtebaus im 20. Jahrhundert: Wohnungsbau, Verkehrsplanung und Standortentwicklung. Zweimal - in den 1920er Jahren und nach 1945 - griffen die rheinischen Großstädte mit ihren Stadtplanungsämtern hier „ins Volle“, um auf der nuanzenreichen Klaviatur urbaner Modernität zu spielen. Die eingangs aufgezeigten asynchronen Wahrnehmungsweisen von „alter Stadt“ haben hier ihren Ursprung. Dass nämlich die Gestalt der Stadt mehr ist als die Summe ihrer Einzelbauten, war nach Etablierung des Städtebaus als planerische Fachwissenschaft nach 1900 bereits ein Allgemeinplatz. (5) Es bedurfte danach gut und gerne 80 Jahre, die Dauer eines Menschenlebens, um von der vorgefassten Vorstellung von Stadt als der sich aus dem Zusammenwirken einer

mehr oder weniger großen Gruppe von Gebäuden ergebenden übergeordneten Gestalt zu einem erweiterten Verständnis von Stadtbild zu gelangen. Die Gestalt heutiger Städte ist nämlich so vielschichtig und hochkomplex, dass sie in der subjektiven Wahrnehmung nicht als Ganzes aufgefasst werden kann. Jeder Mensch hat daher in Abhängigkeit von Alter, Beruf und zu nutzender Angebote ein überaus subjektives Bild von seiner Stadt. Er hat demnach diese subjektiven Wahrnehmungen als eine Abstraktion vom Gesamtzusammenhang „Stadt“ - heute zusehends durch die Erinnerungsfetzen aus virtuellen Raumsimulationen wie 3D-Gebäuderekonstruktionen oder GIS-basierten Stadtmodellen ergänzt - in den nur ihn betreffenden Teilbezirken und einer Fülle von urbanen Einzelsituationen abgespeichert. (6)

Bereits vor 20 Jahren stellte Werner Durth fest, dass eine differenzierte Wahrnehmungsfähigkeit die Grundvoraussetzung für eine gründliche historische Aufarbeitung des Städtebaus der 1950er Jahre ist. Nur so sind die besonderen Qualitäten dieser Zeit gerade im so genannten „Beiläufig-Unauffälligen“ zu erkennen. (7) Im Folgenden wird nicht der Versuch unternommen, den gesamten Entstehungsprozess des Bonner Stadtbildes in den 1950er Jahren zu schildern oder das historische Stadtbild Bonns in eine städtebauliche Typologie oder gar topographische Entwicklungsgeschichte einzubinden. Vielmehr wird im Zusammenhang mit der herausragenden Bedeutung der Errichtung eines Einzelbauwerks wie der Beethovenhalle von Siegfried Wolske (1956-1959) auf den hierzu ausgewählten Standort und dessen ur-

bane Umgebung als dem eigentlichen städtebaulichen Kontext eingegangen. Kein Bauwerk steht für sich allein. Alle Bauten bilden mit ihren jeweiligen Kontexten die einheitliche Stadt, sie alle weben am Teppich ‚Stadt‘ mit. Hier bilden seit Urzeiten Text und Textur nicht nur sprachlich eine Einheit. (Abb. 1)

Wir wollen uns gemeinsam auf den Weg machen, um diesen Kontext, der zum größten Teil heute noch das Bonner Stadtbild als eine eigenständige Komponente entscheidend mit prägt, besser zu verstehen und steuern dabei zwei wichtige Stationen an: erstens den Wiederaufbau mit der Uferanhebung und der so genannten Umlegung der Bonner Altstadt - und damit ist nicht die eigentümliche, rein sprachliche Ausdehnung der Benennung „Altstadt“ auch auf die nördliche Stadterweiterung Bonn gemeint, wohl nebenbei bemerkt eine der geschicktesten Marketingfindungen Bonner Gastronomie in der Zeit nach 1970; zweitens der Blick auf die neue Stadt Bonn: Hier genügt die Erwähnung des von Hans Bernhard Reichow geprägten und zum Allgemeinplatz verschlissenen Begriffs der „autogerechten Stadt“ (8) und jedem kommen Bilder wie der vollständig zugeparkte Bonner Marktplatz (bei gleichzeitig stattfindendem regem Markttreiben !) oder die schwungvolle Tiefgaragenausfahrt auf dem Bonner Münsterplatz in Gehwegsabstand zur Nordseite der Münsterkirche in Erinnerung. Abschließend wird anhand des Leitbildes der gegliederten und aufgelockerten Stadt nicht nur der Titel einer richtungsweisenden Schrift der Zeit von Johannes Göderitz, Roland Rainer und Huber Hoffmann angeführt (9), die nach Werner Durth als

ein Synonym für den Städtebau der 1950er Jahre Geltung hat (7), sondern auch das Fenster für eine zukünftige Entwicklung Bonns geöffnet: gemeinsam mit den bewahrten baulichen Zeugen der jüngeren Vergangenheit mit der Perspektive eines Masterplans „Innere Stadt“ die städtebauliche Zukunft Bonns gestalten.

## WIEDERAUFBAU UND UMLEGUNG DER ALTSTADT

Die Stadt Bonn erlitt im Zweiten Weltkrieg schwerste Zerstörungen, das historische Erscheinungsbild der Innenstadt wurde bei dem Luftangriff am 18.10.1944 und durch hieran anschließende Flächenbrände weitgehend vernichtet. Bei den unmittelbar nach Kriegsende einsetzenden Aufräumarbeiten wurde schnell klar, dass nicht nur die Bausubstanz oberhalb der Straßendecke vernichtet worden war, sondern dass besonders in der eng bebauten Altstadt auch die Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen auf Schwere getroffen waren (10 - hier auch der Hinweis auf 118 Schadensstellen an Kanalisationsanlagen durch Bombentreffer und auf die Gesamtlänge von rd. 3,3 km zerstörter Abwasserkanäle). Auch die Einwohnerzahl erreichte zu dieser Zeit mit 43.000 ihren absoluten Tiefststand, wobei sich diese in nicht oder nur teilzerstörten Stadtgebieten wie den Stadterweiterungsvierteln des 19. Jahrhunderts, einzelnen Siedlungsbauten im Norden aus der Zwischenkriegszeit oder in den noch dörflich geprägten Vororten zusammendrängten. Die ohnehin schon große Wohnungsnot drohte sich in der Folgezeit durch die aus der Evakuierung zurück-



Abb. 2 - „Umlegung Altstadt Bonn - alter Zustand“ (Originaltitel)



Abb. 3 - „Umlegung Altstadt Bonn - neuer Zustand“ (Originaltitel)

kehrende Stadtbevölkerung wie auch durch Bonn erreichende Flüchtlingsströme weiter zu verschärfen. (10)

Auf weitem Gebiet der historischen Altstadt Bonns war jedes städtische Leben zum Erliegen gekommen. Die Chronisten geben zu Protokoll, dass hier der Stadtgrundriss unter den Trümmerbergen nicht mehr ablesbar war (10), dass in der Bestandsaufnahme von 1945 meist nur noch die Grundstücksgrenzen erfassbar waren und dass es nur noch wenige Reste im historischen Stadtbild gab, um deren Erhalt nun hart gekämpft wurde (11). Ein erstes Fazit fiel dann auch düster aus: Die Zerstörung der Altstadt einschließlich der durch die Sprengung der Rheinbrücke abgebrochenen Verbindung zum rechten Rheinufer bedeutete eine ernsthafte Gefährdung der Lebensfähigkeit der Stadt Bonn (12). Sehr früh zeigte sich in der Bürgerschaft und in der Verwaltung der Wille zum Neubeginn. Bereits 1946 konnte die Bonner Stadtverwaltung als eine der ersten Städte im Westen - nach der Durchführung eines Ideenwettbewerbs gegen Ende des Jahres 1945 - gemeinsam mit in Bonn tätigen Architekten einen Neuordnungsplan vorlegen (13). Dieser erste Plan für die Bonner Stadtentwicklung nach 1945 erfuhr in den nachfolgenden Jahren mehrere Ergänzungen (14). Das Wiederaufbaugebiet umfasste die am Rhein gelegene Trümmerfläche der total zerstörten Altstadt zwischen Altem Zoll und Wachsbleiche und erstreckte sich stadteinwärts bis hin zum Friedensplatz (Abb. 2.).

Die städtebaulichen Ziele dieser entscheidenden planerischen Weichenstellung waren:

- 1) eine verbesserte Brückenzufahrt,
- 2) der hochwasserfreie Ausbau des rheinseitigen Stadtteils einschließlich der Rheinuferstraße und
- 3) die Durchführung einer Umlegung zur Beschaffung bebauungsfähiger Grundstücke. (10)

Diesem planungstheoretischen Meisterplan ging mit dem Wiederaufbau der zerstörten Rheinbrücke ein praktisches Gesellenstück in Sachen Wiederaufbau in Rekordzeit voraus. Für kurze Zeit wurde sogar die Verlegung der Bonner Rheinbrücke nach Norden erwogen. Nebenbei hätten so die Nachkriegsplaner die bereits realisierte Verkehrsplanung aus der Zeit zwischen den Weltkriegen sinnvoll weiterentwickeln können: Durch die beiden Überbrückungen der problematischen Eisenbahntrasse - Viktoria- und Reuterbrücke - wurde seinerzeit schon in Ergänzung zu den beiden innerstädtischen Eisenbahn-Unterführungen an der Meckenheimer und an der Poppendorfer Allee ein wirkungsvoller Außenring zur Verkehrsentlastung um die Bonner Innenstadt gelegt. 1946 jedoch kam eine Verlegung der Brücke etwa in Höhe des Augustusrings nicht in Betracht. Mit Hinweis auf die beiden noch vorhandenen Vorlandbrücken und die Verkehrssituation auf der Beueler Rheinseite sowie die Inaussichtstellung einer zweiten Bonner Rheinbrücke, der späteren Friedrich-Ebert-Brücke, wurden in den Jahren 1946 bis 1949, dem Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Rheinbrücke, wichtige städtebauliche Fakten geschaffen, die alle weiteren Planungsarbeiten mit beeinflussen sollten. (15) Denn nun verblieb die Zufahrt zur Bonner Rheinbrücke an ihrer seit 50 Jahren angestammten Stelle an der Brückenstraße (heute Berliner Freiheit),

und die rein durchführungsplanerisch orientierte Lösung der drei o.g. Zielvorgaben konnte nun intensiviert und in den Folgejahren massiv vorangetrieben werden.

1) Brückenzufahrt - Der alte Stadtplan Bonns weist ganz im Sinne barocker Stadtplanung ein geschlossenes, stark verdichtetes Stadtbild auf: Neben den bekannten kirchlichen und profanen Großbauten bestand die Bonner Innenstadt aus kleinteiligen Baugrundstücken mit einer ehemals niedrigen und in sich verschachtelten Blockbebauung aus straßenseitig ausgerichteten Bürgerhäusern mit anschließenden Hinterhäusern, die zum Teil tief in die Grundstücke hineinreichten. Jeglicher innerstädtischer Verkehr lief bis 1945 über ein innerstädtisch geschlossenes System aus feinadrig ausgeprägten Wege- und Platzbeziehungen, welches seine Prägung noch in kurfürstlicher Zeit erhielt. Die Stadtplaner der Nachkriegszeit erkannten rasch, dass diese Konzeption schon lange an ihre Grenzen gestoßen war und nicht weiter entwickelbar war. Den zukünftigen Erfordernissen der autogerechten Stadt konnte sie nicht genügen. Es muss dabei späteren Detailuntersuchungen vorbehalten bleiben, die nicht unwichtige Frage zu erörtern, wieweit sich der Bonner Wiederaufbauplan auf planerische Leitvorstellungen zum Wiederaufbau kriegszerstörter deutscher Städte aus der NS-Zeit berief, konkret etwa auf die bedeutsame Rede Albert Speers vom 30.11.1943, wo ja schon die Chance zu Behebung der innerstädtischen „Verkehrsnot“ durch große Verkehrsstraßen formuliert worden war. (7) Nach 1945 jedenfalls sahen die Planer in Bonn ihre einmalig günstige Chance, unter In-

kaufnahme der unwiederbringlichen Zerstörung größerer Parteien der historischen Bonner Altstadt, mit Hilfe von zwei neuen innerstädtischen Durchbrüchen in den beiden planerischen Königsdisziplinen, architektonisch-künstlerischer Entwurf und ingenieurtechnische Durchführung, zu brillieren: Mit dem Nord-Süd-Durchbruch (Sandkaule - Belderberg) gelang es ihnen, eine leistungsstarke Verkehrsverbindung zwischen Römerstraße und Koblenzer Straße (heute Adenauerallee) zu schaffen. Die vorhandenen Baufluchten mussten aufgegeben werden, um diesen Straßenzug erheblich verbreitern zu können. Das Nadelöhr „Koblenzer Tor“ wurde durch eine zweite Durchfahrtmöglichkeit entschärft. Ein wirklicher Straßendurchbruch fand durch Verlängerung der Welschnonnenstraße über das zerstörte Klinikgelände hinaus zur Römerstraße hin statt. Diese innerstädtische Großfläche unmittelbar am Übergang von der baulich geschlossenen Altstadt zu der noch nicht geschlossenen nördlichen Neustadterweiterung zerfiel dadurch in eine rheinseitige Hälfte, den zukünftigen Standort der Beethovenhalle und ein zum Wilhelmsplatz hin orientiertes Bau- und Verwaltungsfeld, zukünftiger Standort von Klinik- und Verwaltungsneubauten. Der zweite Durchbruch, ein Ost-West-Durchbruch mit dem vollständig neu geplanten Straßenzug Bertha-von-Suttner-Platz und Oxfordstraße gestaltete sich wesentlich komplizierter und nahm entsprechend längere Zeit in Anspruch (u.a. musste das Neuordnungsgebiet mehrfach Richtung Westen ausgeweitet werden). Hier konnte von der gewachsenen Altstadtstruktur viel weniger wieder aufgebaut werden und noch vorhandene Vorkriegsbebauung, ja sogar

nach dem Krieg rasch wiedererrichtete Gebäude, mussten hier im größeren Stil erneut zu Gunsten der groß bemessenen Verkehrsschneise abgeräumt werden: Bei Errichtung des Bertha-von-Suttner-Platzes verschwand eine ganze Altstadtgasse (die damalige Kesselgasse) vollständig aus dem Stadtbild und südlich der Gerichtsgebäude fielen die Gebäude Wilhelmstraße 11-17, Sternorbrücke 12-16, Annagraben 2-22 und Breite Straße 1-9, insgesamt also 22 Häuser der Spitzhacke zum Opfer. Ziel war die direkte Anbindung der Brückenzufahrt an die von Richtung Hauptbahnhof kommenden Verkehrsströme, einschließlich der ins Rechtsrheinische führenden Straßenbahnlinien bei Festlegung des Hauptbahnhofs als Knotenpunkt für alle Arten schieneengebundenen Verkehrs. Der Kreuzungspunkt der beiden neuen Verkehrsmagistralen jedenfalls lag, der unmittelbaren Brückenzufahrt geschuldet, inmitten der Bonner Altstadt am neu geschaffenen Bertha-von-Suttner-Platz. (12, 13, 16)

2) Hochwasserschutz - Seit Generationen war den Stadtplanern die regelmäßige Hochwasserüberflutung des Bonner Rheinufer und angrenzender, tief gelegener Teile der Altstadt Bonns ein Dorn im Auge gewesen. Zum einen waren Gefahren im Bereich der Stadthygiene nicht von der Hand zu weisen, da die vielleicht größte Errungenschaft des gründerzeitlichen Städtebaus - eine sichere Trinkwasserversorgung breiter Schichten der Bevölkerung bei gleichzeitiger hygienischer Ableitung und Entsorgung aller Schmutzwasser aus den Ballungsgebieten heraus - hier konstant nicht zu gewährleisten war. So mussten die Altstadtbewohner nicht nur

um ihre allgemeine Gesundheit fürchten; ihren Häusern drohte durch die letztendlich permanente Durchnässung ein rapide fortschreitender baulicher Verfall, der mit einem überdurchschnittlich schnellen Wertverlust einherging. Zudem wurden schon bei geringen Hochwasserständen wichtige öffentliche Belange Bonns empfindlich gestört, da die verkehrswichtige Rheinuferstraße und die Hafenanlagen an der Rheinwerft (heute Erzbergerufer) dann nicht genutzt werden konnten. So wurde 1946 auch beschlossen, das Bonner Rheinufer im Bereich zwischen Altem Zoll und Augustusring durch große Trümmeraufschüttungen um rund 2 m anzuheben: Lag das Bonner Ufer bis 1946 auf einer Höhe von 51,5 m NN wurde es nun auf 53,7 m NN erhöht. (16) Die ursprüngliche Planung sah sogar vor, das Uferterrain um stolze 6,5 m zu erhöhen, doch wurde dies bereits 1949 fallengelassen. Das Nivellement des Bonner Altstadtufers gibt somit mehr Auskunft über das veränderte Stadtbild nach 1945, als man dies auf den ersten Blick vermuten würde. Hier war wie in den höher gelegenen Teilen der Altstadt bis zu den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs die Stadtplanung der Barockstadt bestimmend: Eine Anlandung auf Flussniveau war hier noch möglich. Die nicht einheitliche Uferbebauung im Bereich der Bonner Altstadt wurde durch den Brückenbau von 1898 in zwei gleich große Uferabschnitte geteilt, hatte jedoch mit den beiden historischen Standorten ehemaliger Rheintore (auf Höhe der Rheingasse und der Josefstraße) jeweils eine direkte Anbindung des Rheinufer an das innerstädtische Wege- und Platzsystem. Die tief liegende Altstadt zwischen Altem Zoll und Wachsbleiche

gab dem alten Bonn eine flussseitige Silhouette, die sich durch Geschlossenheit und Akzentuierung der höher gelegenen Altstadtgebiete auszeichnete. Nach der Aufschüttung liegt nun die gesamte unmittelbar am Rhein gelegene Altstadt höher, quasi auf einem künstlichen Podest. Der Blick von der gegenüberliegenden Rheinseite auf die Bonner Altstadt - über Jahrhunderte eine überaus beliebte Bonner Stadtansicht - hat sich gewandelt. Man blickt nun vom Wasser aus zuerst auf ein meterhohes, durchlaufendes, schwarzes Band aus Basalt, welches nun hier wie an vielen anderen Stellen auch versucht, die europäische Wasserstraße „Rhein“ tief in ein ins Relief eingefurchtes, künstliches Bett zu zwingen. Hierdurch tritt umso deutlicher auch in den Vordergrund, dass es den Planern und Architekten beim Prestigebauvorhaben Beethovenhalle in geradezu idealer Weise gelungen ist, einen perfekten Übergang von der Fluss- zur Stadtlandschaft zu bewerkstelligen. (Abb. 1)

3) Umlegung - Selbstverständlich haben 1946, in Zeiten größter Entbehrungen und Unzulänglichkeiten, die durch die o.g. städtebaulichen Planungen betroffenen Bewohner der Bonner Altstadt nicht aus eigenen Stücken ihre angestammten Grundstücke aufgegeben oder freiwillig ihre Wohnungen geräumt. Der Bonner Stadtverwaltung stand mit der so genannten Umlegung ein an sich bewährtes städtebauliches Planungsinstrument zur Verfügung. Hierbei werden durch eine zentrale Steuerung die alten Grundstückspartellen zu Gunsten einer den neuen Erfordernissen angepassten Parzellierung umgelegt. Durch kluge Politik kann eine effektive Bündelung von Einzelmaß-

nahmen zu einer verbesserten städtebaulichen Gesamtsituation beitragen. Umlegungsmaßnahmen sind zeitlich befristet und finden in einem räumlich begrenzten Bereich statt. Sie sind seit gut 100 Jahren Teil des durchführungsorientierten Städtebaurechts und beruhen auf dem Prinzip der gegenseitigen Interessenabwägung und eines einvernehmlichen Güterausgleichs zwischen privater und öffentlicher Seite im Städtebau. Dieses Planungsinstrument musste allerdings 1946 auf die Bonner Verhältnisse und die besonderen Zeitumstände besonders angepasst werden. Da das Gebiet sehr groß und bereits einmal bebaut war und ein rascher Fortgang der Maßnahme zu gewährleisten war, fand die „Lex Adickes“ von 1902 - eine nach dem damaligen Frankfurter Oberbürgermeister benannte Umlegungsregelung - hier keine Anwendung. Vielmehr behalf man sich in Bonn dadurch, dass man auf torsohafte Rechtsgebilde aus der NS-Zeit zurückgriff und diese auf die Nachkriegserfordernisse des Wiederaufbaus in einer Demokratie geschickt anpasste: Zunächst wurde zur Sicherung der Wiederaufbauplanung am 11.06.1946 auf Grund der „Verordnung über die Zulässigkeit befristeter Bausperren“ vom 29.10.1936 für den gesamten Bonner Innenstadtbereich eine befristete Bausperre verhängt. Dann, am 09.08.1946, wurde durch den Oberpräsidenten der Nord-Rheinprovinz in Düsseldorf der Neuordnungsplan für die Altstadt in Bonn gemäß den „Vorschriften der Verordnung über Neuordnungsmaßnahmen zur Beseitigung von Kriegsfolgen“ vom 02.12.1940 genehmigt. Dieser Neuordnungsplan lag der Düsseldorfer Aufsichtsbehörde als reiner Text von 3 Schreibmaschinensei-

ten Länge, also ohne Kartenmaterial o.ä. zur Entscheidung vor. Hier war denn auch in Punkt III., 2 die Umlegung angeordnet worden. Das Gebiet umfasste eine Fläche von 32,96 ha mit 742 beteiligten Grundstückseigentümern. (Abb. 3) Die relative Freiheit und Unabhängigkeit der Kommune bei der Durchführung der Wiederaufbauplanung - eine rechtsordnende Vereinheitlichung wurde auf Landesebene durch das nordrhein-westfälische Aufbaugesetz im Jahr 1950 beziehungsweise auf Bundesebene erst 1960 durch das Bundesbaugesetz geschaffen - hatte bei den Verantwortlichen der Stadtverwaltung das Hauptaugenmerk auf die Finanzierung der Maßnahme und nicht etwa auf architektonische oder soziale Aspekte des Wiederaufbaus Alt-Bonns gelenkt: Bei der Wertermittlung der alten Grundstücke musste dafür gesorgt werden, dass die Eigentümer mit gleichwertigen Grundstücksflächen abgefunden wurden. So wird einerseits aus den Dokumenten deutlich, dass allen Beteiligten daran gelegen war, dem Eindruck von obrigkeitlicher Willkür oder gar Enteignung von Boden entgegenzuwirken; gleichzeitig war die Bonner Stadtverwaltung strikt gehalten, die gesamte, gut 10 Jahre währende bodenordnerische Großmaßnahme aus eigenen Finanzmitteln zu realisieren, da für Entschädigungsleistungen keine Landes- oder Bundesmittel zur Verfügung standen. Offiziell wurde die Umlegungsmaßnahme in Bonn erst 1969 beendet. (16)

Die gestalterische Zielsetzung wird deutlich, wenn man die alte mit der Parzellierung nach der Neuordnung vergleicht (Abb. 2 und 3). Wenn irgend möglich wurden die vorhandene

Aufteilung der Grundstücksflächen und die alten städtischen Erschließungswege bei der Wiederaufbauplanung berücksichtigt. Bei den sich auf der Höhe der Brücke mitten im Planungsgebiet kreuzenden Hauptverkehrsdurchbrüchen wie auch weiteren Verbreiterungen von Hauptverkehrsstraßen (z.B. Kölnstraße) war das jedoch gänzlich unmöglich. Hier gab sich die Stadt ein vollständig neues Bild, ohne jedoch das städtebauliche Grundraster der alten Kernstadt aufzugeben. Gerade die für die staatliche Repräsentation der jungen Bundesrepublik so wichtige Nord-Südfahrt zeigt auf innerstädtischem Gebiet mit der Abfolge Koblenzer Tor - Bertha-von-Suttner-Platz - Beethovenhalle eine für die damalige Zeit geradezu staunenswerte Vielfalt sich abwechselnder städtebaulicher Gesamteindrücke von alten und neuen Architekturelementen. Auch kann der eigentliche Kreuzungsbereich mit der Ost-Westfahrt (Berliner Freiheit und der leicht verschwenkte Bertha-von-Suttner-Platz) als ein gelungenes Beispiel für gestalterischen Anspruch und Funktionalität im Städtebau der frühen Aufbaujahre gewertet werden. Die sich anschließende und später realisierte Oxfordstraße wurde hingegen in ihrer Gesamtanlage viel zu großzügig dimensioniert. Leider wird noch heute jedem augenfällig, dass an dieser Stelle nicht die neuen Verkehrsflächen behutsam eingepasst, sondern brachial ins alte Stadtgefüge eingefräst wurden. (12) Hinter den in Richtung Rhein gelegenen Straßenzügen der Nord-Südfahrt (Belderberg und Sandkaule) entstanden die alten Quartiere des Rheinviertels wieder. So weist gerade der vollständig neue Wiederaufbau des Viertels südlich der Beethovenhalle (Hatschiergasse - Heis-

terbacherhofstraße - Josefstraße) in wesentlichen Grundzügen noch die ursprüngliche Grundstücksaufteilung der Vorkriegsbebauung auf. (Abb. 2 und 3) Bei einer gleichzeitigen guten, funktionalen Durchmischung (Wohnen und Arbeiten, Dienstleistung und Bildung) und durch einen verdichteten, mehrgeschossigen Wohnungsbau gelang der Kommune das Kunststück, gerade am repräsentativen Rheinufer größere Flächen für zusätzliche kommunale Sonderbauten und für den Verkehr freizuhalten: Neben den beiden gut ausgebauten neuen Nord-Südverbindungen (Nord-Südfahrt und Rheinuferstraße) konnte die Stadt Bonn noch drei exponierte Baufelder von einer unkontrollierten Überbauung freihalten. Deutlich sind drei solcher besonderen, ab- und freigeräumten Flächen erkennbar: je eine nördlich und eine südlich der Brückenzufahrt (später Standort eines Hotelkomplexes und des Stadttheaters [heute Oper] von Wilfried Beck-Erlang und Klaus Gessler [1959-1965]) und der westliche Teil des ehemaligen Klinikgeländes - der Standort der Beethovenhalle. (11, 12, 13)

Bau und Überbau - An dieser Stelle ist es ratsam, einmal kurz innezuhalten: Die drei neuralgischen Punkte der Bonner Wiederaufbauplanung - Brückenzufahrt, Hochwasserschutz und Umliegung - führen nicht nur zu massiven Eingriffen in das Gesamtgefüge der Bonner Innenstadt, sondern auch zu einer unausweichlichen Auseinandersetzung mit den Verbrechen der NS-Zeit in Bonn. Zum einen ist hier die Verfolgung und Ermordung der Bonner Juden zu nennen, die sinnfällig durch die Zerstörung der Synagoge am Rheinufer nördlich des Bonner Rhein-

brücke an der damaligen Tempelstraße in der Reichspogromnacht (10.11.1938) im Bonner Stadtbild Spuren hinterlassen hat (12); zum anderen sind da auch die Verbrechen, die im Namen nationalsozialistischen Rassenwahns und Eugenik durch Zwangssterilisationen in den Räumen der Universitätsfrauenklinik auf dem ehemaligen Klinikgelände begangen worden sind. (17) Hier zeichnen sich Konturen ab, die bei Rekonstruktion des Wiederaufbaugeschehens in Bonner nicht unerheblich sind. Denn an Hand dieser beiden bedeutsamen Erinnerungsorte der Bonner Stadtgeschichte, die von Zeitgenossen gerne verdrängt worden war, wird auch das Agieren der damaligen Akteure ablesbar. Neben einem kollektiven „Nie Wieder“ aller beim Wiederaufbau beteiligter, fällt in den Jahren des Neuanfangs eine konkrete Auseinandersetzung mit der jüngeren Geschichte aus. Auch die Architekten und Städteplaner zu dieser Zeit noch nicht in der Lage, ihre eigenen persönlichen und institutionellen Verstrickungen zu erkennen. Hieran anschließend lässt sich sagen, dass mit der erfolgreichen städtebaulichen Neugestaltung des ehemaligen Klinikgeländes durch den jungen Siegfried Wolske - die bekannten Qualitäten seines Entwurfs bleiben hiervon unberührt - es im Unterbewusstsein der für Bonn zuständigen Städteplaner und politischen Entscheider es eine nicht unbedeutende Rolle gespielt haben mag, hier einen unbelasteten Architekt für einen der ersten großen Prestigebauten der jungen Bundesrepublik ausgewählt zu haben. Mit ihm war ein wirklicher Neuanfang und ein Blick nach vorne möglich. Sicherlich ein singulärer Sonderfall im Nachkriegsstädtebau, der aber unter

einer größeren historischen Perspektivierung gewisse Parallelfälle kennt. Diese Parallele führt uns in tiefe Schichten der Regionalgeschichte, sie liegt in der Vereinnahmung antik-heidnischer Stätten durch das frühe Christentum zwischen Rhein und Maas. Wie etwa die für Rat und Kaisertum im mittelalterlichen Köln wichtigste Marienkirche dort auf einem paganen Kultbezirk errichtet worden war - und dies noch heute im Namenszusatz „im Kapitol“ zum Ausdruck kommt -, so haben die Bonner Wiederaufbauplanungen instinktiv die läuternde Wirkung eines Kulturbaus wie der neuen Beethovenhalle erkannt und hier geschickt eine Mehrfach-Funktionalität für Stadt und Staat für einen städtebaulichen Neuanfang an einer herausragenden Stelle zu nutzen gewusst. (7, 18)

## BLICK AUF DIE NEUE STADT BONN

Wir schreiben das Jahr 1959, das Jahr der feierlichen Eröffnung der Beethovenhalle und der ideale Zeitpunkt, ein für den Städtebau Bonns nachhaltig prägendes Jahrzehnt Revue passieren zu lassen: Beim Blick des Betrachters auf die Bonner Innenstadt zeigen sich die Umrisse der neuen Stadt Bonn. Die Struktur der Stadt folgt der Hauptidee der zeitgenössischen Planungstheorie von einem fließend ineinander übergehenden Stadtkontinuum, welches zwar aus klar gegliederter urbanen Räumen besteht, jedoch gleichzeitig versucht, die Stadt mit der sie umgebenden Landschaft in Einklang zu bringen. (19, 20) Im Bonner Kernstadtbereich ist die stark verdichtete, so genannte „Steinerne Stadt“ einer aufgelockerten Bebauung mit zahlreichen Grünzonen

gewichen. Auch erfährt das bisher durch die Sakralbauten geprägte Höhenbild der Stadt durch erste Solitäre und Mehrgeschossbauten eine für die 1950er Jahre typische Ergänzung. Besonders fallen die detailliert gestalteten Freiräume innerhalb der bebauten Blockstrukturen Bonns auf. Gerade diese sind sehr zahlreich und prägen das Stadtbild bis heute mit. (Abb. 3) Städtebaulich handelt es sich dabei um mehr als um bloße Verkehrs- und Erschließungsflächen, da hier in erster Linie der Versuch unternommen worden ist, die Lebensqualität der umliegenden Anwohnerschaft durch natürliche Faktoren wie großzügige Belichtungsverhältnisse, ausreichende Durchlüftung und eine in die Stadt geholte Begrünung aufzuwerten. Im direkten Wohnumfeld der Beethovenhalle zählen hierzu die untere, durch eine Treppenanlage vom regen Hauptverkehr am Rheinufer abgeschnittene Hatschiergasse und die neu geschaffenen Innenzonen Am Nesselroder Hof und, vis-à-vis an der Josefstraße gelegen, Am Gymnicher Hof. Solche Innenanlagen waren als Spiel- und Aufenthaltsräume für Kinder und Jugendliche gedacht und standen in bewusster Abwendung von den umgebenden, neuen Hauptverkehrswegen, deren Querung nun nur noch an Ampelanlagen möglich ist. Man rückt sozusagen im Quartier enger zusammen. Sehr interessant sind die Versuche der Bonner Städteplaner der 1950er Jahre, durch neue Sichtachsenbezüge und Platzanlagen damals schon erkennbare Nachteile der autogerechten Stadt auszugleichen. Hierzu zählt etwa der Blick von der erhöhten Innenzone Giergasse / Vogts-gasse am damaligen Oberbergamt (heute Institut für Geschichtswissen-

schaft) durch die tiefer liegende, gesamte Länge der Doetschstraße (heute Am Boeselager Hof / Doetschstraße) über die Brückenzufahrt in Richtung der imposanten Kuppelwölbung der Beethovenhalle. Ferner haben die Planer offenbar versucht, die durch die Nord-Südfahrt jäh unterbrochenen alten Hauptwege von der Innenstadt zum Rhein nicht ohne Bezug im Erscheinungsbild der neuen Stadt zu belassen. Hier wurde vielmehr durch neu angelegte Plätze wie den Bischofsplatz (zwischen Rathaus und Universität) und durch die Innenzone Am Marthashof erreicht, dass die Rheingasse und die Josefstraße neue städtebauliche Bezugspunkte erhielten. (Abb. 3)

In der Stadt der 1950er Jahre nimmt im Wettbewerb um die neuen Straßen- und Platzräume der individuelle motorisierte Personenverkehr den höchsten Stellenwert ein. Folglich wurde in dieser Zeit auch sehr viel für den ruhenden Autoverkehr getan. Wo es möglich war, wurden großflächig Parkplätze ausgewiesen und Großgaragen bzw. Parkhäuser errichtet. (Abb. 3) Zeitgleich fing man an Tiefgaragen unter den historischen Altstadt-Plätzen zu errichten, was zu der heute paradox anmutenden Situation führt, dass inmitten der mit Fußgängerzonen durchzogenen Innenstadt reguläre Fahrstraßen als Zugang zu den Tiefgaragenplätzen offen gehalten werden müssen. Die Umwidmung von Verkehrsflächen zu Fußgängerzonen hat in Bonn früh begonnen und ist als ein Nebenprodukt der geschilderten Wiederaufbauplanung anzusehen. De facto wurde die Bonner Altstadt durch die hier sich kreuzenden Hauptverkehrsachsen in vier annähernd gleichgroße Viertel un-

terteilt, wovon das Viertel mit Markt, Rathaus und Beethovenhaus zu einem miniaturisierten „Alt-Bonn“ für Fußgänger mutierte. Das Beethovenhaus als Kernzelle der Komponistenverehrung befand sich übrigens immer schon in unmittelbarer Fühlung zu Stadtverkehren, die es zur Rheinbrücke drängte. Bevor der verkehrsstarke Bertha-von-Suttner-Platz geschaffen wurde, ging nämlich der gesamte Verkehr Richtung Beuel durch die Gudenauer Gasse (heute Friedrichstraße). Bereits in den 1950er Jahren ist es nicht gelungen, das durch den Bertha-von-Suttner-Platz abgetrennte Altstadtviertel, das zeitgleich wiederaufgebaut wurde und an dem sich im Norden die Beethovenhalle anschloss, in eine Weiterentwicklung von städtischen Verkehrskonzepten mitzunehmen. Durch die trennende Wirkung der beiden Verkehrsdurchbrüche stagnierte hier die Stadtentwicklung. Im Folgejahrzehnt gelang zwar mit dem Neubau des Stadttheaters die städtebauliche Entwicklung des dritten durch die Verkehrsachsen abgetrennten Altstadtviertels, doch ist die städtebauliche Entwicklung in allen drei vom Markt-Viertel abgeschnittenen Stadtvierteln nicht so positiv verlaufen, wie es sich die Städteplaner in den 1950er Jahren erhofft haben dürften. Auch muss festgestellt werden, dass durch die abgeschnürte und geschrumpfte Bonner Altstadt weitere eigenständige Großbauten für kulturelle Zwecke in der Innenstadtlage nicht mehr realisiert werden konnten: Der Standort des städtischen Kunstmuseum am Alten Zoll wurde nach 1945 aufgegeben und wanderte nach unbefriedigten Interimslösungen später Richtung Museumsmeile ab. Ein eigenständig erkennbares Gebäude für die Stadtbibliothek und

das Stadtarchiv blieb Desiderat und wurde bis heute nicht realisiert. Dabei konnten die Wiederaufbauplaner der 1950er Jahre zwei städtische Funktionsräume erfolgreich aus dem Bonner Süden, wo sie die Entwicklung der Bundesbauten behinderten, wieder in die Stadt integrieren: Aus der Gronau wurde nach 1945 der Stadtgarten zum Alten Zoll verlegt und die Funktion der Stadthalle in den Neubau der Beethovenhalle an der Wachsbleiche im Bonner Norden integriert. (Abb. 1)

Gerade von der Ausstrahlung des Standorts der Beethovenhalle in den Bonner Norden haben sich die Stadtplaner des Wiederaufbaujahrzehnts sicher mehr erwartet. Das Ziel war ja die Weiterentwicklung Bonns hin zu einer typischen Regionalstadt, bestehend aus der alten Kernstadt und den diese umgebenden neuen Trabantsiedlungen. (20) Das Gebiet nördlich der Beethovenhalle wurde zwar erfolgreich einer weiteren Zersiedelung entzogen und durch den Verkehrswegebau erschlossen. Auch das später hier entstandene Wohnquartier Am Römerlager (heute Am Römerkastell) entspricht den planerischen Vorgaben jener Jahre und trug mit dazu bei, diese stadträumliche Übergangszone erfolgreich zu entwickeln; wirkliche Signale diesen Bereich städtebaulich aufzuwerten blieben jedoch aus. Bereits bei der Gestaltung der Außenanlagen der Beethovenhalle fand eine entsprechende Orientierung statt: Der Zugang von Süden ist nicht nur aufwendiger und freundlicher gestaltet worden, sondern hier zeigt sich die Gesamtanlage von ihrer besonders einladenden, bürgerfreundlichen Seite. In der nord-westlichen Spitze hingegen wurde zwar eine

dynamisch-geschwungene Verkehrsfläche als Vorfahrt oder Parkplatz geschaffen, doch wendet sich die Nordseite ausschließlich dem motorisierten Besucher, der womöglich von Fern zur Halle kommt, zu. Dieser kühl-funktionale Eindruck wird an der im Gelände abfallende Nord-Ostflanke der Beethovenhalle, wo zudem lediglich technische Einrichtungen untergebracht sind, noch betont. (Abb. 1)

Bereits bei Fertigstellung der Beethovenhalle im Jahre 1959 wurde beabsichtigt, den wertvollen Erholungsraum einer gut ausgebauten Uferpromenade entlang des Rheins, die stadtauswärts lediglich bis zur Beethovenhalle existierte, weiter bis nach Graurheindorf zu führen. (11) Hierzu gehört auch - und das ist frühzeitig von unmittelbar an den Planungen Beteiligten erkannt worden -, dass die Beethovenhalle mit öffentlichen Personennahverkehrsmitteln schlecht erreichbar ist, da sie nicht unmittelbar von der Bonner Straßenbahn angefahren wird. (10)

All dies legt den Verdacht nahe, dass man in den 1950er Jahren städtebaulich vielfach weitergedacht, als das heute - nach Jahrzehnten allgemeiner Prosperität und intensiver Inanspruchnahme der Innenstädte und in Zeiten des demographischen Wandels und der Forderung nach globaler Nachhaltigkeit - allgemein anerkannt wird. Es wäre daher überaus bedauerlich, wenn das Bonner Stadtbild der 1950er Jahre in seiner historischen Komplexität, mit all seinen Problemstellen sowie den nicht realisierten Wünschen, für eine zukünftige städtebauliche Weiterentwicklung nicht gewürdigt würde. Wie eine Stadt mit ihrem gebauten Erbe umgeht, wird entscheidend über ihre

Zukunft als städtisches Gemeinwesen mitbestimmen.

Aktueller Ausblick - Wie bereits für zahlreiche Innenstädte deutscher Großstädte geschehen, schickt sich auch die Stadt Bonn an, in den kommenden Monaten gemeinsam mit der Bürgerschaft und allen betroffenen Interessenvertretungen einen Masterplan „Innere Stadt“ zu erarbeiten. Dabei handelt es sich um ein gestuftes und in Kooperation entstehendes Planwerk für die zukünftige Stadtentwicklung. Ferner kann ein Masterplan dazu dienen, dass allen beteiligten Akteuren die gegenseitigen Wechselbeziehungen und mögliche Gestaltungsspielräume deutlicher vor Augen treten. Im Hinblick auf eingangs gemachte Forderung nach der differenzierten Wahrnehmungsfähigkeit als der Grundvoraussetzung für eine gründliche historische Aufarbeitung des Städtebaus der 1950er Jahre lassen sich schon jetzt für die Beethovenhalle umgebende Areal folgende drei „Interventionsräume“ ausmachen:

- 1) Die Beziehungen zwischen Stadt- und Flussraum - Welches Bild gibt sich die Stadt, wenn man sie vom Fluss aus betrachtet?
- 2) Die Bonner Innenzonen als wertvolle Freiflächen in der Innenstadt - Wie sind deren Potenziale weiter zu entwickeln?
- 3) Drei unterschiedliche Plätze in einem Stadtviertel: Wilhelms-, Stifts- und Bertha-von-Suttnerplatz - Welche Funktion haben sie als Stadt- und Verkehrsraum? Auch wenn nach Aussage der Verantwortlichen die Zukunft der Beethovenhalle unabhängig vom Masterplan-Prozess diskutiert werden soll, kommen uns doch diese städtebaulichen Konfliktzonen überaus bekannt vor: Die In-

terventionsräume der Zukunft kommen aus der städtebaulichen Vergangenheit Bonns. Im Bewusstsein der Wiederaufbauplaner und der Erbauer der Beethovenhalle waren sie bereits gespeichert, spätere Generationen vernachlässigten diese konfliktbeladenen Problemzonen oder resignierten vor deren Bewältigung. Die Zukunft wird zeigen, wie sich Bonn einer solchen urbanistischen Herausforderung stellt.

## LITERATUR

- (1) Dolf Sternberger: Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert. Hamburg 1938
- (2) Friedrich A. Kittler: Grammophon, Film, Typewriter. Berlin 1986
- (3) Sigfried Giedion: Raum, Zeit, Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition. Ravensburg 1965  
>Originalausg.: Space, Time, Architecture ; Cambridge, M.A. 1941<
- (4) Johann Friedrich Geist: Passagen. Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts. München 1969 (Studien zur Kunst des neunzehnten Jahrhunderts ; Bd. 5)
- (5) Camillo Sitte: Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. 4. Aufl. Wien 1909
- (6) Helmut Bott / Regina Kohlmeyer: Stadtgestalt. In: Lehrbausteine Städtebau. Hrsg.: Städtebau-Institut der Universität Stuttgart. 5., gering veränd. Aufl. Stuttgart 2006, S. 215-232
- (7) Werner Durth: Die Stadtlandschaft. Zum Leitbild der gegliederten und auf-

geloockerten Stadt. In: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre. Ergebnisse einer Fachtagung. Bonn 1990 , S. 24-37

(Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz ; 41)

(8) Hans Bernhard Reichow: Die auto-gerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos. Ravensburg 1959.

(9) Johannes Göderitz / Roland Rainer / Hubert Hoffmann: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tübingen 1957

(10) Günter Schubert: Die bauliche Entwicklung der Stadt Bonn von 1949 bis 1969. In: Bauen im Bonner Raum 49-69. Versuch einer Bestandsaufnahme. Bearb. von Ursel und Jürgen Zänker. Düsseldorf 1969, S. 25-31  
(Kunst und Altertum am Rhein ; 21)

(11) Bonn. Seine Architekten und Ingenieure. Hrsg. aus Anlass des 70jährigen Bestehens des Architekten- und Ingenieur-Verein e.V. Bonn am 11. Dezember 1961. Bearb.: Ludwig Marx, Wiegbert Schlitt, F. M. Sitte. o.O. 1961

(12) Dietrich Höroldt: Bonn - ehemals, gestern und heute. Eine Stadt im Wandel der letzten 60 Jahre. Stuttgart 1983

(13) Edmund Gassner: Die städtebaugeschichtliche Entwicklung von Bonn. In: Entwicklung Großraum Bonn. Red.: Gerhard Olschowy. Bonn 1977, S. 490-501

(Deutscher Rat für Landespflege ; H. 28)

(14) Günter Schubert: Erläuterungsbericht zum Leitplan der Stadt Bonn (Ent-

wurf). Mitarb.: H. Petereit. [Hrsg.:] Stadtplanungsamt Bonn. Bonn 1954

(15) Bonn. Die neue Rheinbrücke. Hrsg. von der Stadt Bonn. Bonn 1949

(16) Die Umlegung der Altstadt Bonn. [Hrsg.:] Stadt Bonn, Kataster- und Vermessungsamt. O.O. 1969

(17) Ralf Forsbach: Die Medizinische Fakultät in der NS-Zeit. In: Zwischen Diktatur und Neubeginn. Die Universität Bonn im >Dritten Reich< und in der Nachkriegszeit. Thomas Becker (Hrsg.). Göttingen 2008, S. 123-140

(18) Joachim Petsch / Wiltrud Petsch: Neuaufbau statt Wiederaufbau - Architektur und Städtebau in Nordrhein-Westfalen 1945-1952. In: Aus den Trümmern - Kunst und Kultur im Rheinland und in Westfalen 1945 bis 1952. Neubeginn und Kontinuität. Hrsg. von Klaus Honnef und Hans M. Schmidt. Köln 1985, S. 71-117

(19) Busso von der Dollen: Die Bonner Altstadt - Zur Genese ihrer Bausubstanz. In: Bonn - Stadt und Umland. Festschrift zum 75-jährigen Bestehen der Gesellschaft für Erd- und Völkerkunde. Hrsg.: Eberhard Mayer, Klaus Fehn, Peter W. Höllermann. Bonn 1988, S. 105-125  
(Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde ; H. 58)

(20) Gabriele Wiesemann: Die „Stadt-Landschaft“ der Nachkriegszeit. Stadtplanung und Wohnsiedlung der 50er Jahre in Bonn. In: Bonn von der Währungsreform zum Wirtschaftswunder. Mit Erinnerungsberichten von Zeitzeugen gesammelt von Anneliese Barbara

Baum. Hrsg. von Manfred van Rey.  
Bonn 1998, S. 237-278  
(Veröffentlichungen des Stadtarchivs  
Bonn ; Bd. 58)  
(Bonner Geschichtsblätter ; Bd. 45/46)

## NACHWEIS DER ABBILDUNGEN

Abb. 1 aus (11), S. 15

Abb. 2 aus (13), S. 496

Abb. 3 aus (13), S. 497

Abb. 4 ist eine Montage aus Abb. 2  
und 3

## ZUM AUTOR

Jörg Derksen, M.A., M.L.I.S. (\* 1969)  
ist Mitarbeiter der Professur für Städte-  
bau und Bodenordnung am Institut für  
Geodäsie und Geoinformation der U-  
niversität Bonn tätig und dort für das  
Bibliotheks- und Fachinformationsma-  
nagement verantwortlich. Nebenamt-  
lich unterrichtet er Bibliotheksbau an  
der Fachhochschule Köln und berät  
Bibliotheken und Informationseinrich-  
tungen in Bau- und Ausstattungsfragen.  
Umfangreiche Rezensions- und Doku-  
mentationstätigkeit unter anderem für  
die International Transport and Road  
Documentation (ITRD).

*Rückseite:* Abb. 4 - Altstadt Bonn - alter und neuer Zustand

