

Entwicklung Großraum Bonn

Heft 28 – 1977

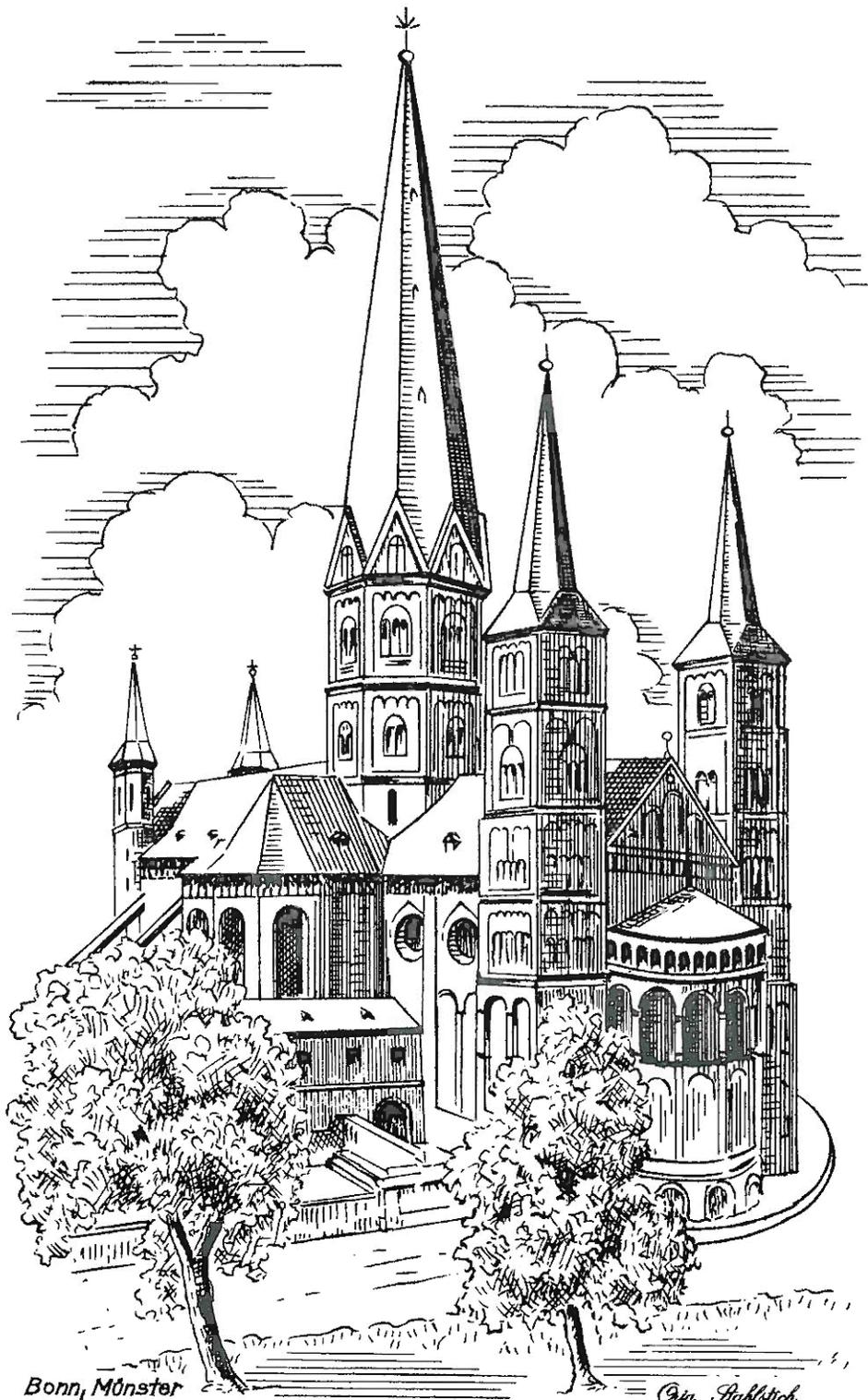
DER SCHRIFTENREIHE DES DEUTSCHEN RATES FÜR LANDESPFLEGE

Für den Inhalt verantwortlich: Prof. Dr. Gerhard Olschowy
im Auftrag des Deutschen Rates für Landespflege
Redaktion: Dipl.-Ing. Clemens Schulte

Druck: city-druck *Leopold* bonn, Verlagsdruckereigesellschaft mbH.,
Friedrichstraße 38, 5300 Bonn 1

Inhaltsverzeichnis

1. Schreiben des Deutschen Rates an den Herrn Bundeskanzler	485
2. Landespflegerische Fakten zur Entwicklung des Großraumes Bonn	486
3. Tischrede des Herrn Bundespräsidenten anlässlich des Abendessens zur Einführung des Kabinetts	487
4. Josef E r t l : Die Stadt als Umwelt	488
5. Edmund G a s s n e r : Die städtebauliche Entwicklung von Bonn	490
6. Paul E p p i n g : Bundeshauptstadt Bonn	502
7. Günter S c h u b e r t : Ziele der städtebaulichen Entwicklung im Raume Bonn einschließlich der geplanten Regierungsbauten	507
8. Reinhard G r e b e : Gefährdung der Freiräume durch die bauliche Entwicklung der Bundeshauptstadt Bonn	510
9. Herbert S t r a c k : Städtebauseminar „Bonn – Stadt und Hauptstadt“	515
10. Hubert E m o n d s : Klimatisch-lufthygienische Sachverhalte und Folgerungen zur Stadtplanung in Bonn	517
11. Edmund E l s : Interview mit dem Bundeskanzler Schmidt wünscht Bonn den großen Stadtplaner	521
Anschriften der Autoren	525
Bildnachweis	525
Verzeichnis der bisher erschienenen Hefte	526
Verzeichnis der Ratsmitglieder	528



Bonn, Münster

Orig. Stahlstich

Der Sprecher

An den
Kanzler der
Bundesrepublik Deutschland
Herrn
Helmut Schmidt
Bundeskanzleramt
5300 Bonn 1

Betr.:

Ausbau der Bundeshauptstadt Bonn

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler!

Der Deutsche Rat für Landespflege hat sich seit längerer Zeit mit den Problemen befaßt, die mit dem Ausbau der Stadt Bonn zu einer repräsentativen und funktionsfähigen Bundeshauptstadt auftraten. Aus diesem Anlaß hat er sich von einer größeren Anzahl von Sachverständigen beraten lassen, so auch Prof. Dr. Wortmann, Prof. Dr.-Ing. Gassner, Prof. Dr.-Ing. Strack, Ltd. Baudirektor Epping, Ltd. Baudirektor i. R. Schubert, Dr. Emonds und Dipl.-Ing. Grebe.

Der Rat hat, gestützt auf Aussagen dieser Sachverständigen, sowohl die städtebaulichen und landschaftsgestalterischen als auch die mit ihnen zusammenhängenden politischen und gesellschaftlichen Gesichtspunkte in seine Untersuchungen einbezogen, die von einem besonderen Arbeitsausschuß vorbereitet wurden. Dabei war der Rat bestrebt, den gewachsenen Verhältnissen in der Stadt wie in ihrer Umgebung sowie dem Großraum Bonn soweit wie möglich Rechnung zu tragen. Dankbar erkennen wir nun, daß Bund, Land und Stadt sich bemühen, die Voraussetzungen für eine gründliche Lösung zu schaffen.

In Kenntnis der zu bewältigenden Schwierigkeiten haben die Mitglieder des Rates das Interesse begrüßt, das sein Schirmherr, der Herr Bundespräsident, an einem der Weltgeltung der Bundesrepublik Deutschland gerecht werdenden, würdigen und sachgerechten Ausbau der Bundeshauptstadt bekundet hat, und nicht minder die Anregung des Herrn Bundeskanzlers, Sachverständige von großer sachlicher Erfahrung und Autorität zur Eerattung der vielen an dieser Aufgabe beteiligten amtlichen Stellen, aber auch der betroffenen Bürger zu gewinnen.

Aufgrund der angestellten Überlegungen empfiehlt der Rat,

1. den Auftrag des berufenen Beratergremiums auf die gesamte Stadt auszudehnen und auf weitere wesentliche Komponenten der Stadtplanung wie Verkehr und Ökologie zu erweitern; dem Gremium sollte die Aufgabe zugewiesen werden, einen umfassenden, das Für und Wider abwägenden Gesamtplan gemeinsam mit den Auftraggebern auszuarbeiten,
2. dazu auch alle Randprobleme zu berücksichtigen, u. a. durch Beteiligung spezieller Sachverständiger, aber auch der Bürger und ihrer Zusammenschlüsse,

3. auch die Landkreise und die angrenzenden Gemeinden in einem vereinfachten Verfahren mit zu beteiligen, die durch die von der Bundeshauptstadt ausgehenden Vorhaben wesentlich mit berührt werden,
4. die Universität als gewichtigen Faktor im Leben und Gefüge der Stadt nicht unbeteiligt zu lassen.

Im Namen der Mitglieder des Deutschen Rates für Landespflege teile ich Ihnen, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, diese Empfehlungen mit und füge diesem Schreiben als Anlage eine Aufstellung der sachlichen Fakten bei, die in unsere Überlegungen eingeflossen sind. In Kürze wird Ihnen das Heft Nr. 28 der Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege zugehen, in dem die nach Ansicht des Rates sachdienlichen Anregungen und Auffassungen der befragten Sachverständigen enthalten sind.

Abschrift dieses Schreibens nebst Anlagen haben erhalten:

der Herr Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen
der Herr Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn

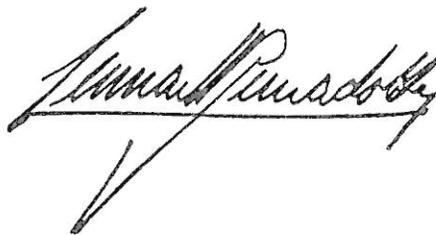
der Herr Minister des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen

der Herr Regierungspräsident zu Köln

der Herr Oberbürgermeister der Bundeshauptstadt Bonn.

Mit verbindlicher Begrüßung

DER SPRECHER



(Graf Lennart Bernadotte)

Landespflegerische Fakten zur Entwicklung des Großraumes Bonn

Positive Entwicklungen:

- Ausbau des Geländes zwischen Bonn und Bad Godesberg in Verbindung mit der BGS 1979 zu einem zentralen Erholungspark.
- Unterschutzstellung des Kottenforstes sowie des Ennerts und des Siebengebirges (Landschaftsschutz- bzw. Naturschutzgebiet).
- Verzicht auf den Ausbau der Straßenquerspanne entlang des Rheindorfer Baches und auf die Überquerung des Katzenlochbachtals.
- Erkennen der Bedeutung von Uferbereichen und Talsohlen der links- und rechtsrheinischen Bäche für die Durchlüftung des Stadtgebietes. Diese Bereiche sollen freigehalten bzw. nachträglich wieder freigemacht werden (Godesberger Bach).
- Auflagen in den Bebauungsplänen zum Schutz der landschaftsbestimmenden Hangkanten und Hangbewaldung vor Bebauung oder sonstigen Eingriffen.
- Freihalten eines jeweils 50 m breiten Geländestreifens links und rechts der Stadtautobahnen und Schnellstraßen von jeglicher Bebauung.

Problematische Entwicklungen:

- Die neue Schwerpunktbildung der Bundesbauten zwischen Bad Godesberg und Bonn wird von erheblichem Einfluß auf die Rheinlandschaft sein.
- Weitere Ausweisung von störenden Industrien im klimatisch belasteten Raum Bonn, zumal für den betreffenden Siedlungsraum über den klimatischen Komplex hinausgehende ökologische Untersuchungen fehlen. Nicht notwendigerweise in Bonn anzusetzende tertiäre Arbeitsplätze sind in den Gemeinden anzusiedeln, in denen ein angemessener Wohnungsbesatz vorhanden oder in der Entwicklung ist, um unnötige Pendelverkehre zu vermeiden und um die Verkehrswege gleichmäßiger auszulasten.
- Störende Auswirkungen des geplanten Ausbaues der B 42 am Fuße des Siebengebirges und des Ennerts sowie des westlichen Teiles des Autobahnringes (Nord-West-Tangente) zwischen A 56 und 555. Außerdem dürfte die geplante Südtangente (Tunnel durch den Venusberg) zu Beeinträchtigung von Wohngebieten und darüber hinaus durch ihre Fortführung in den Westerwald hinein zu höchst unerwünschten Siedlungsentwicklungen führen, die eine weitere Zerstörung noch intakter Erholungslandschaften zur Folge hat.
- Erhaltenswerte Bausubstanz wird oftmals zerstört und durch Neubauten ersetzt, die sich dem vorgegebenen Maßstab nicht anpassen. Außerdem werden oftmals die ehemaligen Firstlinien überschritten, ohne daß klimatische Gutachten eine höhere bauliche Nutzung als unbedenklich ausweisen.

Vorschläge aus der Sicht der Landespflege zur Planung Bonn

- Erhaltung der Rheinuferzonen aus Gründen des Naturschutzes, der Ökologie und der Erholung.
- Erhaltung und Ausbau der Rheinauen (links- und rechtsrheinisch) als primäre Gliederungselemente der Stadt Bonn. Keine weitere Einengung der Hochwasserauslauf Flächen durch Eindeichungen. Ein Wechsel von Erholungs- und Siedlungszonen soll angestrebt werden. Die Karte der potentiellen natürlichen Vegetation sowie die vorhandenen Gleit- und Prallhänge sind in die Planung möglichst mit einzubeziehen.
- Freihaltung des engeren Uferbereiches sowie der stadtnahen Erholungsgebiete von jeder weitere Bebauung.
- Schaffung verkehrsberuhigter Zonen in den jeweiligen Ortszentren neben Bonn, Bad Godesberg, Beuel und Duisdorf auch in den Zentren der alten dörflichen Siedlungskerne mit ihren wertvollen Baustrukturen.
- Verbesserung der landschaftlichen Einbindung begonnener und noch notwendiger Verkehrsbaumaßnahmen.
- Konzentration der baulichen Entwicklung sowohl der Wohngebiete als auch der Anordnung von Arbeitsplätzen auf bestimmte umliegende Gemeinden zum Zwecke der Sicherung von Erholungsgebieten (NP „Siebengebirge“, NP „Kottenforst-Ville“, „Siegmündung“) und zur Entlastung des Rheintalbereiches.
- Die künftige städtebauliche Entfaltung Bonns sollte möglichst auf klimatisch geeigneten Standorten z. B. auf der Hochterrasse vollzogen werden und nicht im engeren Rheintal, da sonst in Zukunft die natürlichen Gegebenheiten den Belastungen nicht mehr gewachsen sein werden.
- Erhaltung historischer Parkanlagen (Rigal'scher Park, Drachensteinpark) und Zurücknahme der Ausweisung eines Teiles des Leserparkes als Wohngebiet.
- Ausbau der quer zum Rhein fließenden Bachläufe (Uferzonen) als öffentliche Grünflächen (Funktion als Gliederungselemente und Durchlüftungsschneisen).
- Ausbau eines Fußwegesystems entlang der Bachläufe, Hangstufen, Rheinufer etc. zur Verbindung von Siedlungs- und Naherholungsbereichen.
- Keine Erstellung von Gebäuderiegeln in der Hauptwindrichtung, da sonst die zeitweise sehr geringe Windbewegung noch weiter gesenkt würde.
- Freihalten der Seitentäler und Hanglagen von jeglicher Bebauung (bes. Bad Godesberg und Mehlem).
- Verzicht auf die Ansiedlung weiterer emittierender Industrieanlagen wegen ihrer negativen Auswirkungen auf das Bonner Stadtklima.
- Erhaltung des gartenbaulich-landwirtschaftlichen Gebietes nördlich von Bonn als gliederndes und das Lokalklima beeinflussendes Element in der rheinischen Stadtlandschaft.

Tischrede des Herrn Bundespräsidenten anlässlich des Abendessens zur Einführung des Kabinetts

Herr Bundeskanzler!
Meine Damen und Herren!

Den Damen und Herren des Kabinetts habe ich schon bei der Übergabe der Ernennungsurkunde zur Übernahme ihrer Ämter gratuliert. Sie, Frau Schmidt, und Sie, meine Damen, die nicht auf der Regierungsbank sitzen – Herr Huber sei nicht vergessen – sehe ich heute nach der Wahl zum ersten Mal. Meine Frau und ich begrüßen Sie sehr herzlich. Ich zögere etwas, auch Ihnen zu den Ämtern Ihrer Männer, Ihrer Frau zu gratulieren. Mir ist nur zu genau bekannt, welche Opfer Sie bringen müssen, Opfer, die tief in das persönliche Leben eingreifen. Opfer, von denen man kaum spricht, die darum jedoch nicht leichter wiegen. Ihnen wird zu selten gedankt. Nehmen Sie es bitte nicht als leere Floskel, wenn ich Ihnen heute im Namen aller Bürger dafür danke, daß Sie bereit sind, diese Opfer für vier weitere Jahre zu bringen.

Man braucht ja kein Hellseher zu sein, um festzusellen, daß es heutzutage keine leichte Aufgabe ist, Bundeskanzler oder Mitglied der Regierung zu sein. Ein Blick in die Zeitung genügt. Vor uns türmen sich Probleme, deren Größe durchaus genügt, um den verantwortlichen Politikern den Schlaf zu rauben. Möglicherweise könnten sie auch dahin wirken, daß die Freude an einem Essen beim Bundespräsidenten gemindert würde. Ich möchte deshalb heute abend nicht über die große Politik sprechen, sondern mich einem Thema zuwenden, das uns als Bürger dieser Stadt am Herzen liegt, nämlich der **Bundeshauptstadt Bonn**. Ich glaube kaum, daß irgendjemand in diesem Kreise besonders glücklich ist, wenn er die Entwicklung der Stadt betrachtet. Gewiß, manche Baustellen sind verschwunden – dafür gibt es andere –, das Angebot der kulturellen Einrichtungen hat sich verbreitert und auch verbessert. Und wenn man einkaufen will, braucht man nicht mehr nach Köln oder Düsseldorf zu fahren – man findet das meiste in Bonn.

Das ist eine erfreuliche Entwicklung der Gemeinde Bonn, zweifellos. Aber mit der „**Bundeshauptstadt**“ hat all das nur recht entfernt zu tun. Die Frage nach der „**Bundeshauptstadt**“ scheint mir hauptsächlich die Frage zu sein, wie sicher unser Staat in dieser Stadt vor dem deutschen Bürger und der Welt darstellt. Der Reisende, der hier ankommt, findet Bonn; er findet auch, weit verstreut, ein paar Bürohäuser – nicht gerade Meisterwerke der Architektur –, an deren Eingang er, wenn er genau hinschaut, einen Bundesadler erkennen kann. Und wenn er noch näher herantritt, kann er auch lesen, daß es sich bei diesem Gebäude um dieses oder jenes Bundesministerium handelt. Eine **Hauptstadt** findet er jedoch nicht.

Ich plädiere hier gar nicht für großartige Bauten. Bonn soll kein zweites Brasilia sein. Ich plädiere für ein **Hauptstadtkonzept**. Nicht für höhere Mittel, sondern für einen besseren Gebrauch der Hirnsubstanz. Es müßte doch möglich sein, so denke ich mir immer wieder, eine Hauptstadtkonzeption zuwege zu bringen, die etwas mehr bringt, als daß das Ministerium X an der zufällig bebaubaren Stelle Y irgendein Haus bekommen soll. Ich denke an eine Konzeption, die Struktur und Gefüge unseres Staates sichtbar macht, in ein Ganzes bringt und auch – vielleicht ist das nun gar zuviel verlangt – etwas vom **Geist unserer freiheitlichen Demokratie** erkennen läßt.

Freilich, um so etwas zu erreichen, dazu muß man in und mit der Architektur denken können – und das

kann nun einmal nur ein Architekt. Wir Politiker könnten ihm sagen, was wir von einer Hauptstadt erwarten, welche Funktion sie ausüben soll, welches Bild sie dem Bürger und der Welt vermitteln soll; aber dann sollten wir dem Architekten, der ein wirklicher Städtebauer sein muß, ja ein Hauptstadtbauer, das Feld überlassen.

Ich glaube nicht, daß das ständige Hineingerede von Beamten in die Hauptstadtarchitektur Bonns bisher förderlich gewesen ist. Ich glaube auch nicht, daß riesige Gremien über eine geistig-künstlerische Sache – und darum handelt es sich meiner Meinung nach bei diesem Problem – abstimmen sollten. Dergleichen sonst begrüßenswerte demokratische Verfahren führen bei einer solchen Aufgabe auf direktem Wege in die farblose und langweilige Mittelmäßigkeit, für die dann schließlich kein einziger verantwortlich sein will und letzten Endes auch keiner verantwortlich ist.

Es scheint mir nicht ganz selbstverständlich zu sein, daß das alte Rathaus der Stadt Bonn, in seinem städtebaulichen Zusammenhang und vom Rang seiner Architektur her gesehen, den wichtigsten Regierungsbauten so eindeutig überlegen ist. Die einzelnen Elemente des „Regierungsviertels“, soweit sie schon stehen, sind ja nun leider Gottes heterogen genug. Um so dringlicher scheint mir die Aufgabe, den vorhandenen Bestand in einen gedanklichen und baulichen Zusammenhang zu bringen, und das heißt, die letzte Chance zu nutzen, um der Hauptstadt unseres Landes doch noch ein Gesicht zu geben.

Ich weiß, das ist schwierig. Die Interessen, Wünsche und Vorstellungen von Stadt, Land und Bund sind nur schwer auf einen Nenner zu bringen. Aber die Alternative wäre, daß Bonn zu einem steinernen Beweis dafür würde, daß die drei staatlichen Ebenen in diesem Lande eine von allen Seiten als dringlich und notwendig erkannte Aufgabe nicht zu lösen vermögen. Ein solcher Beweis würde alle Behauptungen von dem Funktionieren der demokratischen Institution und der verschiedenen staatlichen Ebenen allzu augenfällig Lügen strafen. Professor Lützeler, dessen Urteil ich sehr schätze, hat dieser Tage an das Goethewort erinnert: „**Man mag doch immer Fehler begehen, bauen darf man keine**“. Der Hauptstadtausbau Bonns hat, so glaube ich, durchaus etwas mit der Glaubwürdigkeit unserer Demokratie zu tun, der Glaubwürdigkeit, auf der denn doch letztlich jedes freiheitliche Gemeinwesen beruht.

Auch die Architektur ist eine Sprache, und ich glaube, wir Politiker sollten darauf achten, daß diese Sprache, wie die Sprache überhaupt, nicht zu einem leeren Jargon wird, den niemand mehr sehen oder hören mag. Sie sehen, mir liegt dieses Problem am Herzen, und wenn ich als Bundespräsident irgendwie dabei hilfreich sein kann, so bitte ich Sie, Herr Bundeskanzler, es mich wissen zu lassen. Sie werden mich zu jeder Anstrengung bereit finden.

Es ist im übrigen nicht ganz ohne Hintergedanken, daß ich diese Frage heute vor Ihnen, da die Ehedamen und Herr Huber anwesend sind, ausbreite. Ich vermute nämlich in Ihnen Verbündete in dieser Sache. Es ist nur zu begreiflich, daß angesichts der vielen ernsten, ja bedrückenden Probleme das Problem Bonn in der Kabinettrunde immer wieder in den Hintergrund tritt, und da wär es mir nur recht, wenn Sie, meine Damen, und Sie, Herr Huber, als Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt ihre Ehepartner hin und wieder stubsen würden, damit sie Bonn nicht vergessen.

Ich danke Ihnen.

Die Stadt als Umwelt

Umweltschutz wird oft allzu leicht als nur technologische Problemlösung angesehen: Luftreinhaltung, Wasserreinigung, Abfallbeseitigung, Lärmbekämpfung und dergleichen. Ich möchte deshalb deutlich machen, daß als volkswirtschaftlich sinnvollstem Weg dem Vorbeugen von Schäden, der Sicherung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der Vielfalt der natürlichen Umwelt Vorrang gegeben werden muß. Genau das ist für mich das Leitprinzip von Naturschutz und Landschaftspflege, die ich als Daseinsvorsorge des Staates für seine Bürger verstehe. Naturschutz und Landschaftspflege dienen dadurch dem obersten Ziel liberaler Gesellschaftspolitik, die Würde des Menschen zu schützen und ihm ein Höchstmaß an Entfaltungsmöglichkeiten sowie körperlichem, seelischem und sozialem Wohlbefinden zu garantieren. Um dieses Ziel zu erreichen, muß langfristig und umfassend geplant werden; alle Nutzungs- und Produktionsvorhaben sind auch danach zu beurteilen, welche Auswirkungen sie auf die natürliche Umwelt haben; vor allem, was für unerwünschte Nebenwirkungen auftreten können.

Naturschutz und Landschaftspflege, Planung unter Berücksichtigung ökologischer Kriterien, Daseinsvorsorge des Staates usw. – das klingt, als ob dem Staatsbürger kein Raum für eigene Initiative mehr bliebe. So ist das nicht. Deshalb möchte ich herausstellen, was der einzelne für Umweltschutz und Umweltgestaltung, für seinen eigenen Lebensraum wie den der Gesellschaft tun kann. Gerade in einem städtischen Raum wie Bonn, aus vielen Teilen neu zusammengesetzt, mit einem hohen Anteil von Bürgern überallher aus unserem Land, wird das Engagement der Bewohner deutlich in Wechselwirkung mit der Qualität der städtischen Umwelt stehen.

Je höher Wohnwert und Erlebniswert der Stadt sind und ihr Erholungswert – vor der Haustür wie in der umgebenden Landschaft –, desto stärker wird die Verbundenheit der Einwohner mit ihrem Ort sein.

Dem Bürger stehen auch im städtischen Raum viele Möglichkeiten offen, im Sinne von Naturschutz und Landschaftspflege seinen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt zu leisten. Ich will einige Details nennen, über die manche vielleicht lächeln, deren Wirkung aber nicht unterschätzt werden sollte: Es beginnt mit dem Vermeiden unnötigen Leerlaufs beim eigenen Auto und setzt sich fort mit der Benutzung der Papierkörbe und der Sperrmüllabfuhr im Sinne der leisen Mahnungen an den Papierkörben: „Halte Deine Stadt sauber!“ Ein sichtbarer Beitrag zur Stadtgestaltung ist neben dem Pflegezustand der Häuser die Ausgestaltung der Vorgärten oder der Blumenschmuck an Fenstern und Balkonen. Jeder kann selber nachempfinden, wie freundlich Pflanzen und besonders Blumen einen Straßenraum machen können, der sonst nichtssagend grau und langweilig wirkt. Ohne die Aktivität der Anwohner ist so etwas nicht zu erreichen.

Für die Straßenräume und ihre „Wohnlichkeit“, wenn ich so sagen darf, spielen Bäume eine überragende Rolle: Sie

setzen andersartige Maßstäbe gegenüber den Gebäuden und beleben den Straßenraum ungemein. Ich freue mich auf jeder Fahrt zwischen meinem Duisdorfer Ministerium und dem Bundeshaus über die große Blutbuche im engen Schlauch der Reuterstraße oder über die Platane gegenüber dem Museum Koenig; ich erinnere an den Baumbestand auf dem Beueler Rathausplatz oder an die Baumschulallee. Nicht nur große Baumbestände wie der Godesberger Stadtpark, sondern auch Einzelbäume bestimmen das Ortsbild ganz wesentlich.

Der Wuchsraum für Bäume wird jedoch in den Städten durch die Verkehrsbauten und den „unterirdischen Städtebau“ des dichten Versorgungs- und Ableitungsnetzes immer stärker eingeschränkt. Dem städtischen Gartenamt bleiben auf kommunalem Grund und Boden häufig kaum die Möglichkeiten, Bäume zu pflanzen. Hier können die Grundstückseigentümer ganz entscheidend mithelfen; denn in vielen Gärten haben Bäume Platz, die gerade von dort aus ihre Wirkung in den gesamten Straßenraum ausüben können. Jene Buche in der Reuterstraße ist ein Paradebeispiel dafür. Im Zusammenwirken von Stadt und Grundstückseigentümern könnte viel in dieser Hinsicht getan werden.

Mit Bäumen und Sträuchern wird aber nicht nur das äußere Bild der Straßen im Wechsel der Jahreszeiten verwandelt, sondern von besonderer Bedeutung sind ihre Auswirkungen auf die gesundheitlichen Verhältnisse der städtischen Umwelt: Sie fördern den notwendigen Luftaustausch und kühlen durch die Wasserverdunstung von der großen Blattoberfläche ihre Umgebung; hinzu kommen die staubfilternde und lärmindernde Wirkung, das Schattenspenden, der Verbrauch an Kohlendioxid und die Produktion von Sauerstoff. Schließlich bieten sie Lebensstätten für die Vogelwelt, die wir in unseren Städten auch nicht missen wollen.

So eine Buche wie die in der Reuterstraße mag 15 Meter Kronendurchmesser und etwa 600 000 Blätter haben, die eine Blattoberfläche von rund 1 200 Quadratmetern ergeben. Wenn dieser Baum mit einem Kronenvolumen von rund 1 800 Kubikmeter gefällt würde, so könnten ihn erst 1 800 junge Bäume mit je einem Kubikmeter Kronenvolumen in der biologischen Wirkung ersetzen. Man sieht an diesem Rechenexempel, daß das nicht durchführbar ist. Dem Schutz der vorhandenen großen Bäume und rechtzeitiger Nachpflanzung kann also in unseren Städten gar nicht genug Beachtung geschenkt werden.

Das gewichtigste Kapitel ist zweifelsohne die Anteilnahme der Bürger an der künftigen Entwicklung ihrer Stadt. Gerade hier in Bonn, wo nach dem Zusammenschluß nun die Planung für den größeren Raum in Angriff genommen wird, ist das von Bedeutung. Die Planungsprozesse sind zwar ganz allgemein noch nicht so transparent für jedermann, wie es wünschenswert wäre. Aber das Recht des Bürgers auf Information und Einwirkung auf die Planung ist schon im Bundesbaugesetz von 1960 dadurch veran-

kerk, daß die Gemeinden bei der Aufstellung der Bauleitpläne verpflichtet sind, die Entwürfe mit Erläuterungsbericht und Begründung für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen. Die Gemeinde hat die vorgebrachten Bedenken und Anregungen zu prüfen und das Ergebnis der Genehmigungsbehörde mitzuteilen.

Ich meine, daß diese Möglichkeit, den rechtmäßigen Einfluß auf die Ortsplanung und ihre Realisierung zu nehmen, viel zu wenig genutzt wird. Hier liegt noch ein weites Feld für die Mitwirkung des Bürgers an der Sicherung und Entwicklung seiner gebauten und natürlichen Umwelt brach.

Das bürgerliche Engagement könnte sich z. B. für folgende Ziele von Naturschutz und Landschaftspflege in der Bonner Stadtentwicklung einsetzen, um Eigenart und Unverwechselbarkeit des Bonner Raumes in der rheinischen Städtelandschaft lebendig zu machen und seine Umweltqualität zu verbessern:

Es sollte alles unternommen werden, die landschaftlichen Elemente im Stadtgebiet zu schonen und freizuhalten oder wieder freizulegen, sie als Grünflächen für Gliederung und Durchlüftung der Stadt nutzbar zu machen und für die Freizeitaktivitäten zu erschließen und auszugestalten.

Ich will nicht in Einzelheiten gehen. Aber für mich, der ich ja immerhin einen großen Teil der letzten zehn Jahre hier in Bonn verbracht habe, sind dies besonders wertvolle Landschaftselemente:

- die Rheinuferbereiche,
- die Geländestufe des „Hochgestades“ zwischen Rheinaue und Niederterrasse,
- die großenteils noch bewaldeten Steilhänge zur Hochfläche der Hauptterrasse und der Siebengebirgsausläufer,
- die Talräume der in die Hochfläche eingekerbten Bäche und

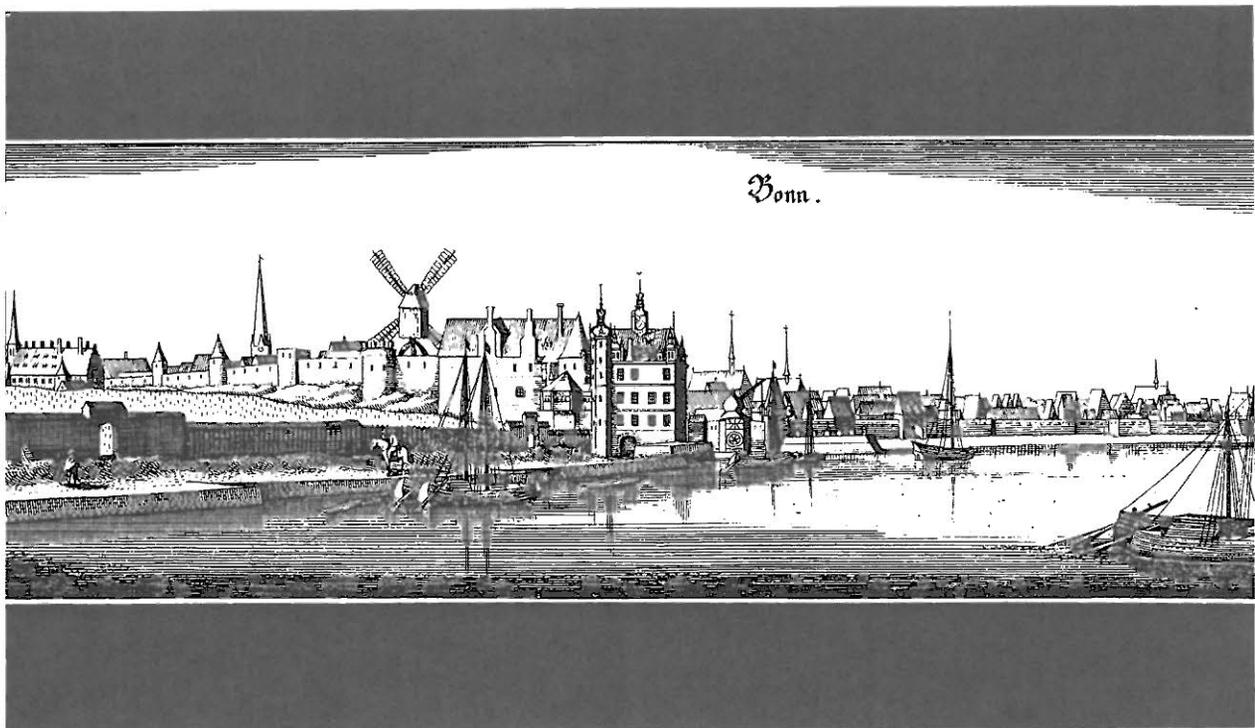
- die Waldungen auf den Hochflächen.
- Auch die vorhandenen Grünflächen und Parks sowie
- die Straßenbäume in den alten Wohnvierteln zählen hierzu.

Die große Bedeutung der Bachläufe und ihrer Täler wird leider oft verkannt. Sie sind die naturgegebenen Bahnen für das Abfließen der Kaltluft, die die schwüle im Talkessel aufbessern hilft und zugleich die natürlichen Leitlinien aus der Tallage in die Waldungen der Hochfläche. Sie dürfen nicht durch Bebauung abgeriegelt werden, sondern sollten die Ansatzlinien für die Stadtgliederung und Schaffung von Grünzonen sein, denen auch diejenigen öffentlichen Einrichtungen zugeordnet werden können, die an Freiräume gebunden sind, wie Schulen, Kindergärten, Spielgelegenheiten und Sportplätze, Ruheplätze für alte Menschen, Kleingärten, Bolz- und Tummelplätze für Jugendliche usw.

Wie mir meine Mitarbeiter gesagt haben, bringt der Landschaftsplan im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung – Stufe I – der Stadt Bonn für diese Aufgaben von Naturschutz und Landschaftspflege gute Zielvorstellungen und Planungsvorschläge. Lassen Sie mich zum Schluß noch auf eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Lösung der Umweltprobleme kommen, die *Umwelterziehung*.

Das Verständnis dafür, daß man mit dem begrenzten Naturpotential und der Landschaft als Lebensraum haushälterisch umgehen muß, setzt naturwissenschaftlich-biologisches Wissen voraus. Die Grundlagenvermittlung durch die Schule und die Hinführung zu ökologischem Denken – zum Denken in Zusammenhängen – hat bei dieser langfristigen Aufgabe eine Schlüsselstellung. Aber die ersten Anstöße zur Achtung vor dem Lebendigen, Gewachsenen und die Begleitung auf dem Weg zu einer Partnerschaft mit der Natur können und müssen die Eltern den Kindern geben. Hier hat ein jeder sehr wichtige und sehr dankbare Aufgaben für Schutz und Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt zu erfüllen.

(Sonderdruck aus dem VORWÄRTS vom 2. August 1973)



Die städtebaugeschichtliche Entwicklung von Bonn

1. Einführung

Im Rahmen einer Publikation, die sich mit höchst aktuellen, in ihrer Vielschichtigkeit schwierigen und auf die Zukunft gerichteten Fragen befaßt, mag es verwunderlich erscheinen, eine geschichtliche, also doch rückwärts gerichtete Betrachtung vorzufinden. Jedoch hier gilt, wie überall, der Satz, daß erst die Vergangenheit der Gegenwart Sinn und Tiefe gibt. „Wir sind das Produkt der Vergangenheit und leben in die Vergangenheit getaucht, die von allen Seiten auf uns lastet“, hat der Philosoph Benedetto Croce geschrieben, und er fährt fort: „Wie sollen wir die Vergangenheit überwinden, wenn wir in ihr sind und sie in uns ist? Nur ein Weg bleibt aus diesem Kreis: Der Weg des Denkens, daß die Bindung mit der Vergangenheit nicht zerreißt, sich aber geistig über sie erhebt und sie in Kenntnis verwandelt“. Wenn wir wissen, daß die von Geschichte erfüllten alten Räume, die Hinterlassenschaft, die in aufgehender Bausubstanz oder auch nur im Stadtgrundriß sich abzeichnet, einst Glanz und Elend menschlichen Strebens und Schicksals beherbergten, wenn wir sehen, wie sich uns heute die Ergebnisse glücklichen oder blinden Zufalls, planender Vorsorge oder kurzsichtigen Unverstandes darstellen, wenn wir uns um solche Erkenntnis mühen, wird uns dieses geistige Erlebnis befähigen, nicht nur Verständnis und Liebe zu unserer Stadt zu mehren, sondern auch im Umgang mit der ererbten Substanz und in ihrer Anpassung an künftige Bedürfnisse sorgfältiger zu verfahren.

Eine Betrachtung der städtebaulichen Entwicklung von Bonn kann sich auf recht ergiebige Quellen stützen, die im Literaturverzeichnis angegeben sind.

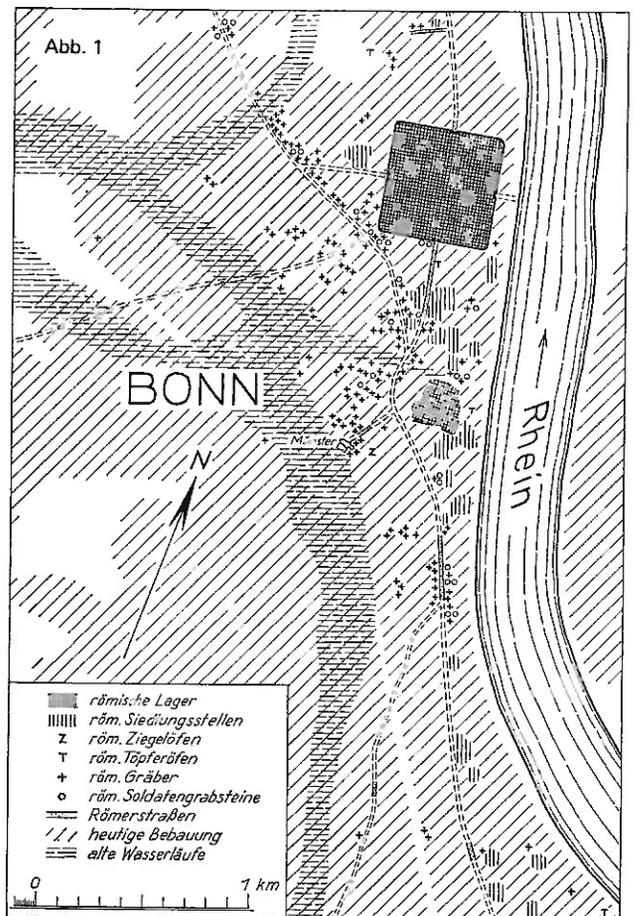
Das alte Bonn liegt, wie alle größeren Orte des Mittelrheins, an der linken Seite des Stromes, und zwar an einer besonderen Stelle seines Laufes, wo das romantische Mittelrheintal endet und die Niederrheinebene mit der Kölner Bucht ansetzt. Die Altstadt befindet sich auf der hochwasserfreien Niederterrasse, etwa 15 m über dem Mittelwasser des Rheines; die untersten Enden der zum Rhein hinabführenden Gassen standen unter Hochwasser-einfluß.

Doch Bonn war stets auch ein lebhafter Fährplatz. Denn gegenüber liegt die Siegmündung, einst mit Schlingen, Altwassern und sumpfigem Auenwald, ein Verkehrshindernis, welches die rechtsrheinische Straße und später die Eisenbahn nach Siegburg hin abdrängte. Deshalb zog man es vielfach vor, zwischen dem Fischer- und Schifferdorf Beuel und Bonn überzusetzen, von dort die Straße Bonn-Köln und andere Verbindungen ins Hinterland zu benutzen (3).

2. Römerzeit

Die angedeutete verkehrsgeographische Lage veranlaßte die Römer, hier, unweit einer älteren, den vorrömischen Namen Bonn tragenden Siedlung zwei Festungen zu erbauen, das ältere, kleinere Drusukastell, zwischen Minoritenkirche und Rathausgasse nachgewiesen, und das jüngere, größere Legionslager nördlich davon am alten Fluß-

übergang. Abb. 1 zeigt die beiden römischen Lager, das Auxiliarkastell und die Legionsfestung nach dem heutigen Stande der Erkenntnis (4). Man sieht auch den Verlauf der Gumme mit ihren Abzweigen sowie die alte Nord-Süd-Straße, die durch das große Kastell als via principalis führte, im Verlauf der heutigen Römerstraße. Tacitus erwähnt die castra Bonnensia. An die Kastelle schlossen sich Vorstädte an, bei den Legionsfestungen die Canabae Legionis, bei Auxiliarkastellen die Vicus. Die Canabae enthielten Schankstätten, Handlungen und Werkstätten zur Versorgung der Garnison, waren an die Garnison gebunden und befanden sich auf militärischem Territorium. In Bonn lagen die Canabae westlich und südlich der Festung. Wann die Bonner Zivilsiedlung entstand, ist noch unbekannt. Nach (4) lag der zivile Vicus zwischen den beiden Lagern, nördlich des Bertha-von-Suttner-Platzes, und hatte seit dem 2. Jahrhundert Fachwerkhäuser auf Steinsockeln, vielleicht auch einige Steinhäuser. Es wird aber auch vermutet, daß die einheimische Bonner Zivilsiedlung infolge der großen Anziehungskraft Kölns bald verkümmerte (6). Die Legionsfestung, später unter den Franken „Bonnburg“ genannt, sperrte die Nord-Süd-Straße, überwachte die Sieg-



mündung am gegenüberliegenden Ufer sowie die Fährstelle, die später im Hochmittelalter, stromauf, an die Fischer-Siedlung unterhalb des heutigen Alten Zolls verlegt werden wird. *Cardo* und *Decumanus* markieren das strenge Ordnungsprinzip des römischen *Castrums*. Die aus einheimischen und zugewanderten Elementen bunt gemischte Bevölkerung der römischen Siedlungen hatte vom zweiten Jahrhundert bis in die Mitte des dritten Jahrhunderts teil an der glanzvollen städtischen Kultur des Römerreiches und an dem blühenden Wirtschaftsleben der Provinz Untergermanien. Fast ein halbes Jahrtausend waren die Römer am Rhein; das Römisch-Germanische Museum am Kölner Dom vermittelt uns ein lebendiges Bild aus der Zeit dieser *PAX ROMANA*.

Es ist nun aber für die Bonner Entwicklung bedeutsam, daß nicht dieses *Castrum* und daraus abgeleitete Entwicklungsprinzipien, wie das z. B. bei Boppard, Straßburg, Regensburg, Arles, Aosta im Stadtgrundriß ablesbar ist, den frühmittelalterlichen Stadtgrundriß prägen, sondern daß eine frühchristliche Grab-Kultstätte, die an der Stelle des heutigen Münsters über einem Märtyrergab erbaut wurde, den Kern zu einer zukunftssträchtigen Entfaltung bilden sollte. Die Legende nennt die römischen Märtyrer *Cassius* und *Florentius*, die als Mitglieder der sog. thebaischen Legion ihres Glaubens wegen starben und um 300 an der genannten Stelle begraben wurden.

3. Bonn zur Zeit des Mittelalters

Die dauerhafteste Spur, die die Römerherrschaft am Rhein hinterließ, waren die frühchristlichen Gemeinden und ihre Kirchen. Die Kultstätte des *Cassius* und *Florentius* und ihre gallorömischen Gläubigen überstanden die fränkische Eroberung. Das um diesen Kern sich bildende *Cassiusstift* als Mittelpunkt einer „*villa Basilica*“ genannten Siedlung, die weitere Kirchen, Kurien, Hörigenwohnungen und auch eine kleine Niederlassung von Kaufleuten, einen karolingischen „*Vicus Bonnensis*“ umschloß, waren Grundlage für die bauliche Entwicklung einer Stiftsstadt (5, 6). Diese machte im Laufe der Zeit dem „*castrum Bonna*“, wie die römische Festung in den Urkunden der fränkischen Zeit meistens genannt wird, der „*Bonn-Burg*“ wachsende Konkurrenz. Die *villa Basilica*, im 11. Jahrhundert auch „*civitas Verona*“ bezeichnet und wohlbefestigt, hatte um 1021 über die *Bonn-Burg* bereits das Übergewicht, denn *Dietkirchen* wird damals als „*in suburbio Bonnæ*“ gelegen aufgeführt, eine Entwicklung, die wohl durch die Normannenstürme von 881 und 892 vorangetrieben worden war. Jedenfalls wirkte die Bedeutung der Grabeskirche als wichtigster christlicher Kultstätte kontinuierlich für den Übergang zwischen römischer Besiedlung und der frühmittelalterlichen Stadt (5, 6).

Wir glauben zu wissen, daß man spätestens in der 2. Hälfte des 11. Jahrhunderts den Bonner Stiftsbereich neu abgesteckt hatte. Mit seinem Ausbau wurden neue Maßstäbe gesetzt, denn nun entstand in Bonn zum ersten Mal seit der römischen Zeit wieder große Architektur. Der Stadtherr, der Kölner Erzbischof, schuf einen geistlichen Stadtkern mit den Bereichen *Stift*, erzbischöfliche *Pfalz*, den Kirchen *St. Martin*, *St. Remigius* und später *St. Gangolph* (5). Zugleich mit der Neuorganisation der Stiftsstadt wird an der Nordseite eine bürgerliche Marktsiedlung neu begründet, als *oppidum Bonnense* 1211 zuerst genannt und zunächst noch unbefestigt. Der *Marktplatz* legt sich an die *Immunität* an. Dort ist auch ein *Rathaus* ausgewiesen. Wahrscheinlich gab Erzbischof *Hermann II* (1036–1056) die Initiative zum Neubau der *Immunität* und zur Anlage der *Bürgerstadt*, deren Einwohner *Burgenses* genannt wurden. Der Ausdruck hängt mit *burgum*, *borgo*, *Bergeort*, *Vorstadt* zusammen, und aus dem *burgensis* ist das fran-

zösische Wort „*bourgeois*“ und die deutsche Bezeichnung „*Bürger*“ geworden. Erzbischof *Konrad* von *Hochstaden* ordnete 1244 die *Ummauerung* der *Bürgerstadt* an, bestätigte die alten Rechte und Gewohnheiten auch für alle Neubürger und gewährte zum Ausgleich für die Belastung mit dem Mauerbau Steuererleichterungen. Nun galt der Rechtssatz „*Stadtluft macht frei*“ auch für *Bonn*. 1286 wird die *Ratsverfassung* eingeführt.

Die Bevölkerung nahm zu. Im *Marktviertel* und im südöstlichen *Rheinviertel* herrschte reges Handels- und gewerbliches Leben. Im Nordteil überwogen Klöster und Höfe auswärtiger Klöster, oft umgeben von Wein- und Baumgärten. Es bestand regelmäßige Schiffsverbindung mit *Köln*. *Konrad* von *Hochstaden* legte auch den Keim zur Bildung der *Residenzstadt Bonn*, denn er wohnte häufig dort, pflegte Verhandlungen und erließ Regierungsakte. Mit Beginn der *Renaissance-Zeit* erfolgte eine weitere wichtige Entscheidung. Im Jahre 1525 verlegte Erzbischof *Hermann* von *Wied* die *Zentralbehörde* des *Kurkölnischen Staates*, die *Landeskanzlei* nach *Bonn*.

Der *Kupferstich* des *Matthäus Merian* vom Jahre 1646 (Abb. 2) vermittelt uns ein plastisches Bild des spätmittelalterlichen *Bonn. Stiftsstadt* und *Bürgerstadt* sind auszumachen, das Ganze ist mit einer türmebewehrten *Ringmauer* umgeben. Das *Cassiusstift* mit den Kirchen *St. Martin* und *St. Gangolph* sowie, in Richtung *Markt*, *St. Remigius*, der vor 1570 begonnene *Neubau* des *landesfürstlichen Residenzschlosses*, der *bürgerliche Markt* mit *Rathaus* heben sich deutlich heraus. Die mittelalterliche *Stadtmauer* mit *Türmen*, *Toren* und *Wassergraben* umschließt das *Stadtgebilde*, wobei das *Köln*tor und das *Stern*tor besonders auffallen. Im *Vorfeld* liegt noch das *Stift Dietkirchen*, das später, 1680, wegen *Kriegswirren* in die *Stadt* verlegt werden wird.

4. Landesfürstliche Zeit und Absolutismus

Der im Zuge des zweiten Reformationsversuches hervorgerufene blutige *Kölnische Krieg* (1581–1584), in dem u. a. die *Godesburg* zerstört wurde, und es zu Schäden, Ausplünderungen und wirtschaftlichem Niedergang in der *Stadt* und ihrer *Umgebung* kam, hatte am *Stadtbild* nicht viel verändert. Im Verlauf der Auseinandersetzungen gewann das *Haus Wittelsbach* den *Köln*er *Kurstuhl*, den dann bis 1761 nachgeborene Söhne innehaben sollten, unter ihnen der tüchtige *Ferdinand* (*Kurfürst* 1612–1650), als letzte *Joseph Clemens* (*Kurfürst* 1688–1723) und *Clemens August* (*Kurfürst* 1723–1761). Den *Dreißigjährigen Krieg* hat *Bonn*, nicht zuletzt durch geschickte Politik *Ferdinands*, verhältnismäßig gut überstanden. Unter diesem *Landesherrn* wurden in *Bonn* die *Zentralbehörden* ausgebaut, im Rahmen der *Gegenreformation* eine *Klosteransiedlungspolitik* mit *Lehr-* und *Volksbetreuungsorden* betrieben, eine *Hofhaltung* eingerichtet, mit dem Ausbau des *Residenzschlosses* ein *Renaissancegarten* angelegt und ein ebensolcher bei der *Wasserburg Poppelsdorf*. *Ferdinand* war nicht nur ein großer *Gartenliebhaber*, er war auch ein großer *Musikfreund*, mit ihm beginnt die glanzvolle Geschichte der *Bonner Hofkapelle*. Um 1650 zahlte *Bonn* den höchsten *Steuerbetrag* von allen *kurkölnischen Städten*, ein Zeichen des Wohlstandes. Dieser Wohlstand sollte aber alsbald vernichtet werden.

Im Zuge der *Wittelsbacher Politik*, die vielfach zu *Bündnissen* *Kurkölns* mit *Frankreich* gegen *Habsburg* führte, wurde *Bonn* mit *französischem Geld* zur *modernen Festung* im *Bastionärsystem* ausgebaut, wobei schließlich der *Gouverneur* von *Saarlouis*, *Choisy*, nächst *Vauban* der beste *französische Festungsingenieur*, die *Leitung* der *Arbeiten* übernahm. Auf der anderen *Rheinseite* entstand bei *Beuel*

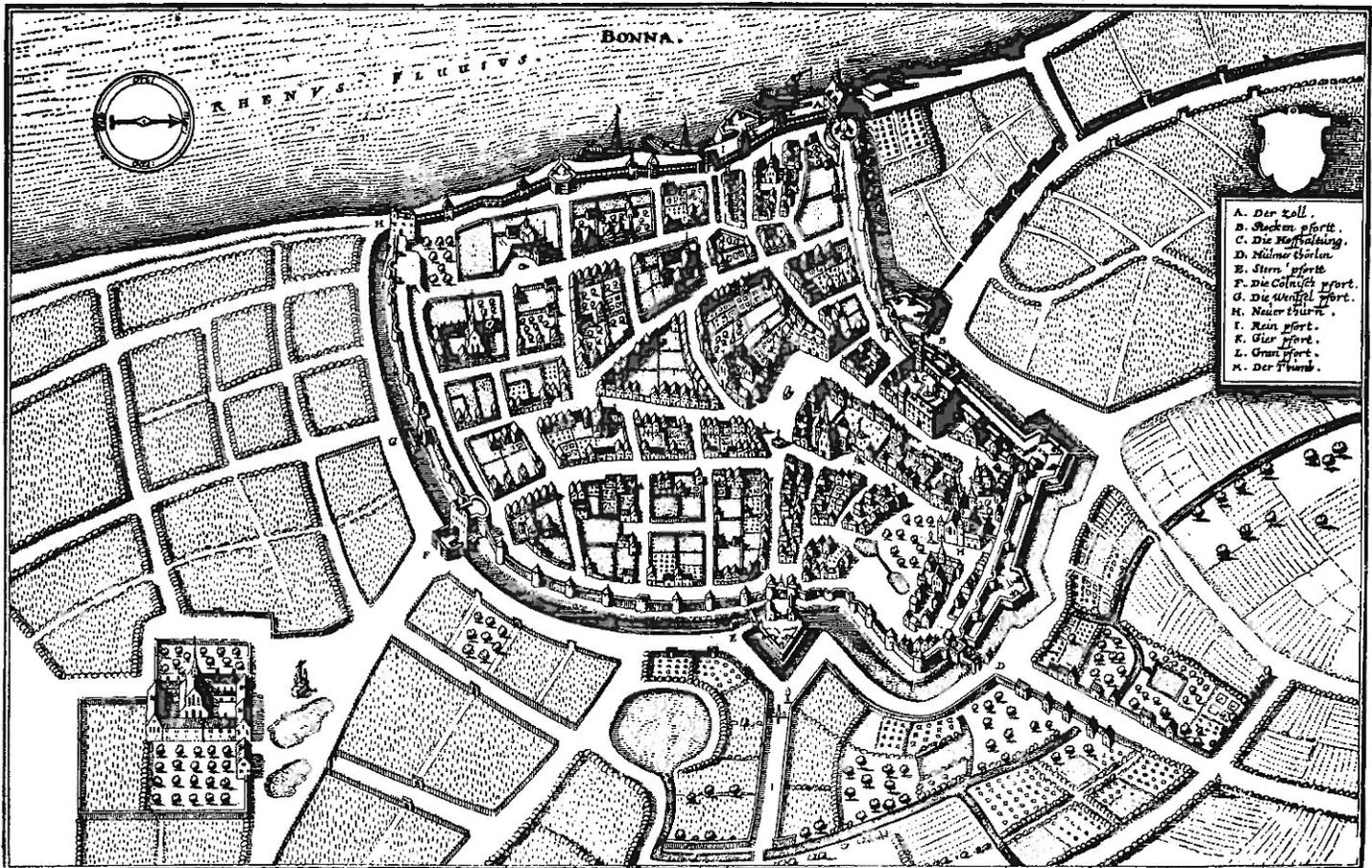


Abb. 2 Die Stadt Bonn nach Merian (1646).

ein Fort, das zwei fliegende Brücken mit Bonn verbanden. „Mit entgegengesetzten Gefühlen betrachteten die Franzosen und die Bonner diesen Panzer, der um die Stadt gelegt wurde“ (6). Für die Stadtentwicklung brachte dieser Ausbau zur kurkölnischen Landesfestung das Übel mit sich, daß eine Anzahl der alten Tore und Pforten ganz geschlossen und die Zugangswege gesperrt wurden, so daß nach der Landseite nur drei Tore offen blieben. Diese Zerstörung der natürlichen alten Verkehrslinien war von einschneidender Wirkung auf die spätere städtebauliche Entwicklung. Die letzten Folgen sind eigentlich erst im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg beseitigt worden.

Dreimal innerhalb eines Menschenalters, 1673, 1689 und 1703 wurde Bonn belagert. 1689 wurde die Stadt nach mehrmonatiger Beschießung als Trümmerhaufen übergeben. Die Stadtbehörde versah den neuen Siegelstempel, den sie anfertigen lassen mußte, da der alte mitverbrannt war, mit der Unterschrift „post urbem exustam“. Mit dürftigen Mitteln erfolgte an den alten Straßenlinien der Wiederaufbau der Stadt. Es war ein Glück für Bonn, daß bei den Friedensverhandlungen in Utrecht und Rastatt 1713 die Schleifung der Festung durchgesetzt wurde.

In den 90 Jahren des Friedens, die nun folgten, wurde Bonn unter den Wittelsbachern Joseph Clemens und Clemens August zur glanzvollen Residenzstadt ausgebaut. Und dem letzten der Kölner Kurfürsten, dem Habsburger Max Franz, gilt nicht nur das Verdienst, gegenüber der Ausgabenwut der beiden genannten Vorgänger sparsam

und landesväterlich gewirkt, die unter seinem Vorgänger Max Friedrich unter dem Einfluß seines Ministers Belderbusch 1877 gegründete kurfürstliche Akademie 1786 zur Universität erhoben zu haben, er gab auch entscheidende Impulse für die Entwicklung von Bad Godesberg.

Der letzte kurkölnische Landesherr, Max Franz von Habsburg, inaugurierte den Kurbetrieb (24, 25, 26). Der Kurfürst, von seinem Leibarzt, dem Universitätsprofessor Ney, und von dem Professor der Chemie, Wurzer, nachdrücklich auf den Wert der Godesberger Quelle hingewiesen, verfolgte große Pläne für den Ausbau zu einem Heilbad. 1790–1792 wurde das Schloßchen Redoute und das anschließende kleine kurfürstliche Theater im Frühklassizismus errichtet. Damit entstand das noch heute – trotz mancherlei Um- und Neubauten – reizvolle Ensemble. Die ganze Umgebung des Brunnens wurde nach Plänen des Baumeisters und Kanonikus Lippers aus Münster landschaftlich verwandelt, wobei insbesondere der Gartendirektor Peter Josef Lenné, ein Urenkel des 1665 aus Belgien nach Bonn gekommenen kurfürstlichen Hofgärtners Augustin Le Nain, tätig war. Lenné sollte später, in preußischen Diensten, noch eine bedeutende Rolle spielen.

Man spürt in Godesberg den letzten Glanz absolutistischer Aufklärung, eine heitere und gepflegte Kulturlandschaft.

Die verheißungsvolle Godesberger Entwicklung sollte alsbald jäh unterbrochen werden. Und das gleiche galt für die Stadt Bonn. Am 3. Oktober 1794 verließ Max Franz endgültig seine Residenzstadt Bonn auf der Flucht vor den anrückenden französischen Revolutionstruppen.

5. Die französische Periode

Die französische Periode dauerte etwa zwei Jahrzehnte, nämlich bis April 1815. Durch Gesetz von 1802 wurden alle Klöster und geistlichen Stifte aufgehoben, die Gebäude anderen Zwecken überwiesen oder auf Abbruch verkauft. Das kurfürstliche Schloß diente in Teilen als Militärlazarett, als Lyzeum und als Zuckerfabrik. Der Zustand der Wohngebäude ließ mehr und mehr zu wünschen übrig. Über wenig gepflegtem Straßenpflaster auf Märkten und Plätzen gedieh üppiger Graswuchs. Der Stadtumfang des Jahres 1815 entsprach noch etwa der Stadt des 14. Jahrhunderts. Mittelalterliche Ringmauer und die Wallanlagen sind noch weitgehend erhalten, nun mit Kleingärten besetzt, das ganze im Zustand des Verfalles, „eine verrostete Festung“, wie ein Reisender des Jahres 1807 Bonn nannte. In Abb. 3 erkennen wir vor dem Ostchor des Münsters noch den romanischen Zentralbau der Martinskirche, ein in der Kunstgeschichte uns heute besonders wichtiges Baudenkmal. Es wurde 1812 abgebrochen, obwohl der damalige französische Präfekt Lezay-Marnesia das zu verhindern suchte und finanzielle Unterstützung anbot. Der Sturm der öffentlichen Meinung gegen die Denkmäler der früheren Zeiten war entfesselt und forderte in Bonn dieses Opfer, wie manches andere nachher auch. Man braucht nur an die mittelalterlichen Stadttore zu denken, wovon dann schließlich nur die umstrittene Sternlor-Attrappe übriggeblieben ist.

Auch in Godesberg macht sich Vernachlässigung geltend. Von den Grünanlagen der kurfürstlichen Zeit ging manches zugrunde, z. T., weil die Unterhaltung unterblieb, z. T., weil mutwillig zerstört wurde wie die Allee von über 3500 Lindenbäumen, die an der Landstraße nach Bonn und weiter nach Köln angepflanzt worden waren. Die Bäume wurden teils von den Franzosen, teils „von den Bauern umgehauen, welche den Schatten, den die Bäume ein paar Stunden des Tages auf ihre daneben liegenden Äcker warfen, nicht leiden wollten, obgleich ihnen der Kurfürst den Acker, soweit er beschattet wurde, für bares Geld abgekauft und dann wieder geschenkt hatte, damit sie nur die Bäume stehen lassen sollten, die diesen Weg verschönerten und den Reisenden und selbst den Bauern sehr willkommen seyn mußten, die diesen Weg kamen“. Klebe erzählt, in seiner „Reise auf dem Rhein im Sommer und Herbst 1800“ diese Tatsache (24).

Man könnte daraus immerhin schließen, wohin es führt, wenn es keinerlei staatliche und kommunale Fürsorge für das Grün in Stadt und Land und keine Naturschutzgesetze gibt. In diesem Falle wird man freilich auch an die Verwilderung der Sitten zu denken haben, wenn Kriegsnöte das Land überziehen und wirtschaftlicher Niedergang im Volk andere Sorgen weckt als die Schönheit der Natur und der Ortsbilder.

6. Die städtebauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert bis zum Ersten Weltkrieg

Die preußische Herrschaft begann in Bonn am 5. April 1815. Von da an ging es in der Stadt, wenn auch zunächst nur langsam, wieder aufwärts. Sie war nicht mehr Grenzstadt, sondern gehörte einer durch Industrie und Handel mächtig emporkommenden Provinz eines großen Staates an. Von großer Bedeutung wurde für sie die am 18. Oktober 1818 durch König Friedrich Wilhelm III. gegründete Rheinische Universität. Schon Goethe hatte bei einer Reise an den Rhein geäußert, daß es den Einwohnern von Bonn nicht zu verargen sei, wenn sie empfehlend auf ihre Stadt als Sitz einer Universität hinwiesen. Sie rühmten die Ruhe des Ortes, und „Sie beteuern die Achtung, welche dem Studierenden hier zuteil würde, als notwendigem und nützlichem Mitbewohner; sie schilderten die Frei-

heit, die der Jüngling genießen würde in der herrlichsten Gegend, sowohl landwärts als rheinwärts und überhainisch“. Auch die neuen Verkehrsgelegenheiten, das unter Napoleon begonnene, unter der preußischen Regierung fortentwickelte Netz von Chausseen, die 1826 einsetzende Dampfschiffahrt auf dem Rhein, dann die Eisenbahn Köln-Bonn 1844, weiter rheinaufwärts bis Rolandseck 1856, bis Koblenz 1858, rechtsrheinisch erst 1870, brachten Impulse. Denn sie erschlossen die Stadt dem Fremdenverkehr, der infolge der romantischen Begeisterung für den Rhein großen Umfang annahm. Das milde Klima, landschaftliche Reize, Qualität der heimischen Lebensmittel, treffliche Weine machten das Leben in Bonn zu einer Zeit, wo der Winteraufenthalt im Süden noch nicht so üblich war, für Wohlhabende besonders verlockend, schreibt Philippson (3). Weitere Anziehungspunkte waren die alte rheinische Kultur und ihre Denkmäler. Viele Rentner, darunter auch sehr vermögende Leute, ließen sich in Bonn nieder, und manche bauten sich prächtige, von Parks umgebene Villen. Auch rheinaufwärts bis Godesberg, Rolandseck und Königswinter ist diese Entwicklung zu verzeichnen (3).



Die alten Festungswerke empfand man als drückende Fessel. Man begann mit ihrer Niederlegung zur Schaffung neuer Bauplätze, zuerst zwischen Kölntor und Sterntor. Die mittelalterliche Ringmauer fiel. Im nachhinein erscheint es doch sehr bedauerlich, ja als ein grundsätzlicher städtebaulicher Fehler, daß die Wallanlagen nicht als „Grüner Ring“ um den Altstadtkern erhalten geblieben sind und genutzt werden konnten, wie das in Bremen musterhaft geschah, auf Anregung einer hanseatischen Bürgerschaft. Auch in der Kaufmanns- und Bankenstadt Frankfurt a. M. ließ sich eine Freihaltung der Wallanlagen ermöglichen (Wallservitut), wo die Anregung auf Karl Theodor von Dalberg, den letzten Kurfürst von Mainz und nachmaligen Fürstprimas des Rheinbundes, Großherzog von Frankfurt, zurückging.

Die erste Bauordnung der Stadt Bonn wurde mit Genehmigung der Bezirksregierung vom Oberbürgermeisteramt im Jahre 1846 erlassen, womit einheitliche Beurteilungsgrundlagen für Art und Maß der baulichen Nutzung geschaffen waren. Freilich war man damals in Abstandsvorschriften sehr großzügig, Bestimmungen über Hofgrößen z. B. fehlten noch vollständig. Daß neben technischen, feuer- und verkehrspolizeilichen Bestimmungen sowie einem Mindestmaß an sanitärer Ausstattung auch im weiteren Sinne gesundheitliche und soziale Gesichtspunkte beachtet werden müssen, hat sich erst allmählich und schrittweise mit den späteren Bauordnungen durchgesetzt. Von 1839 an wurde die Bürgerschaft mehrere Jahre lang durch die Eisenbahnplanung erregt. Es gab nämlich eine einflußreiche Gruppe, die die Ansicht verfocht, daß die Bahn Köln–Bonn im Norden des Stadtrandes, zwischen dem Rhein und dem Kölntor enden müsse, damit eine Weiterführung nach Süden, die den Ruin der Stadt bedeuten würde, für alle Zeiten unmöglich sei. Der Verwaltungsrat der preußischen Staatsbahn und der zuständige Minister in Berlin entschieden jedoch entgegen dem mehrheitlichen Votum des Bonner Stadtrates. Der Bahnhof wurde an die Westseite der damals noch bestehenden Festungswerke, also tangential an die Altstadt gelegt, der Bahnbetrieb mit Köln 1844 eröffnet. Die Weiterführung bis Rolandseck folgte 1856, bis Koblenz 1858, 1870 ist dann die – inzwischen wieder aufgegebene und verschwundene Trajektbahn für einen Rheinübergang angelegt worden.

Nachdem um 1855 die Einwohnerzahl auf etwa 20 000 angewachsen war, machte sich im Rat nun doch das Bedürfnis geltend, den weiteren Ausbau der Stadt für größere Außengebiete durch Bebauungspläne festzulegen, zumal die Bezirksregierung seit 1853, in Fortsetzung ihrer Bestrebungen der 30er Jahre, wieder drängte. Im Jahre 1855 schloß die Stadt mit dem in Berlin ausgebildeten, bei Eisenbahnverwaltungen und im freien Beruf tätigen Feldmesser und Baumeister Paul Thomann einen Sechsjahresvertrag ab über seine Tätigkeit als hauptamtlicher Stadtbaumeister. Er war Stadtplaner, Zeichner und Kalkulator in einer Person. Seit 1867 hat zwar der Geometer Hennes an den Stadtplänen mitgearbeitet. Auf seine hauptamtliche Beschäftigung glaubte man aber noch verzichten zu können, zumal die Aufstellung des neuen Alignementplanes vom staatlichen Katasterbüro besorgt wurde. Die rechtliche Planverfassung lag damals also gar nicht in der Hand der Gemeinde. Die bessere Ausstattung der Stadtbauverwaltung mit Fachkräften und mit handlungsfähiger Dezernatsvertretung ist erst Ende des Jahrhunderts unter Oberbürgermeister Spiritus, einem bedeutenden Verwaltungsfachmann und Kommunalpolitiker, erreicht worden. Thomann legte 1857 seinen Bebauungsplan, der nach der damals gültigen Regelung ein Straßen- und Fluchtlinienplan war, vor. Im Archiv des Kataster- und Vermessungsamtes der Stadt Bonn existiert ein Plan, der überschrieben ist als „Entwurf zu einem südlich von Bonn neu anzu-

legenden Stadtteile. Angefertigt im Jahre 1856 durch den Stadtbaumeister Thomann“. Andere Pläne sind verlorengegangen, wie ja überhaupt alle Bebauungsplan- und Umlegungsakten der Vermessungsverwaltung für die Zeit bis 1945 durch den Zweiten Weltkrieg vernichtet worden sind. Daher läßt sich auch nicht mehr feststellen, ob es sich bei dem erwähnten Alignementsplan von 1856 um den endgültigen, vom Rat beschlossenen und der Regierung zur Genehmigung vorgelegten Entwurf handelt oder um eine Vorstufe hierzu. Es ist nämlich zu bemerken, daß der Inhalt des gezeigten Planes nicht ganz übereinstimmt mit der Beschreibung, die der Baudezernent Schultze noch im Jahre 1919 gegeben hat (2). Thomann erfaßte das ganze Gemeindegebiet südlich der Poppelsdorfer Allee bis zum Reuterweg und Bonner Talweg, dachte auch an Anschlüsse an die Nachbargemeinden. Sein Plan hatte den Vorzug eines einheitlichen Gedankens, sah angemessene, dem Charakter des sich bildenden Stadtteiles entsprechende Straßenbreiten und die Anlage von vier öffentlichen Plätzen vor. Bemerkenswert erscheint, daß er die hinter der Poppelsdorfer Allee gelegene Sternwarte durch eine Platzbildung zur Geltung bringen wollte. Schultze berichtet noch von unterschiedlichen Breiten der Straßen und von wechselnder Reihenfolge in der Anlage von Vorgärten, „die ein so schöner und beliebter Schmuck neuer Städteanlagen seien“. Die gerade Richtung der Straßen sei bei langen Strecken weder erwünscht noch gesucht worden, daher enthalte der Plan auch krumme Straßen. Bei der vom Poppelsdorfer Schloß nach Süden führenden breiten Allee habe man der Stadt die schöne Fernsicht auf das Gebirge erhalten wollen. Schließlich wurde schon angeregt, gewisse Eingemeindungen vorzusehen, damit der Plan auf die Nachbargebiete ausgedehnt und so besser realisiert werden könne.

Der Thomann-Plan wurde durch königliche Verfügung bereits im Mai 1859 genehmigt; Eingemeindungen lehnte die Regierung als nicht erforderlich ab. Jedoch hat die Stadt den genehmigten Plan nicht in Kraft gesetzt.

Da dieser Bauleitplan auf vorhandene Wegeführungen kaum, auf die vorhandene Parzellierung gar keine Rücksicht nahm, ergaben sich für eine Realisierung erhebliche rechtliche Schwierigkeiten mit den Grundeigentümern. Die Stadtverwaltung sah große finanzielle Anforderungen auf sich zukommen. Die Gründe im einzelnen zu erörtern, würde zu weit führen, jedenfalls spielten auch Rechtsauslegungen in Entschädigungsverfahren durch das Kölner Appellationsgericht eine Rolle. Ein Baulandumlegungsrecht gab es nicht, man war auf private Bodenordnung unter den Grundeigentümern angewiesen. Die Stadt setzte daher alle Hebel in Bewegung, damit der genehmigte Bebauungsplan wieder aufgehoben werde. Das gelang trotz Widerstandes der Aufsichtsbehörde auch zum großen Teil. 1864 wurde der Plan südlich der Weberstraße annulliert, dann der vorgesehene Platz vor der Sternwarte. Weitere Änderungen wurden 1867 vorgenommen. Schließlich, 1873, entfiel auch der letzte Platz im Erweiterungsgebiet.

Obwohl mit dem preußischen Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 das Problem der Straßenlandbeschaffung und auch das Anliegerbeitragswesen in einer für die Gemeinden wesentlich günstigeren Weise gelöst wurde und man über das sog. kommunale Bauverbot einen verstärkten Druck auf freiwillige Umlegung unter den Grundeigentümern ausüben konnte – das preußische Baulandumlegungsgesetz kam ja erst nach der Jahrhundertwende zustande –, hatte man in Bonn zusammenhängende Bebauungspläne bis in die neunziger Jahre nicht mehr entworfen und der Stadterweiterung zugrunde gelegt. Man lebte vielmehr von der Hand in den Mund und setzte für die Bauten von Fall zu Fall oder für einzelne Straßenabschnitte nach den Wünschen der Grundeigentümer Flucht-

Linien fest, ohne daß umfassendere Konzeptionen eine Rolle spielten. Nur die jeweils geltende Bauordnung, die sich mit Art und Maß der baulichen Ausnutzung des hinter den Straßen- bzw. Baufluchtlinien liegenden Landes befaßte, regelte die Baudichte und die Bauhöhen.

Dennoch ist es ein Verdienst des Thomann-Planes, so unvollständig und verändert er auch verwirklicht wurde, daß der südliche Stadtteil zwischen Argelanderstraße und Rhein sich zu einem freundlichen Wohnviertel entwickelte, das für den Charakter der Stadt Bonn bis 1914 in weitem Umfange mitbestimmend geworden ist (2).

Weniger günstig ist der Beginn der baulichen Entwicklung im Bonner Nordviertel. Hier hat die Enthaltbarkeit der Stadt in vorsorgender Planung, die angesichts der in diesem Stadtteil Wohnung suchenden, wirtschaftlich weniger begünstigten Bevölkerungskreise besonders notwendig gewesen wäre, zu falschen Standortentscheidungen und zu lieblosen Alignements geführt.

Ein weiteres wichtiges Problem städtischer Wohlfahrt und baulicher Weiterentwicklung, das in der Folge noch lange Verwaltung und Rat beschäftigten sollte, war die Schaffung einer ordnungsgemäßen Kanalisation und damit auch eine Verbesserung der sanitären Verhältnisse auf den Baugrundstücken. Der Bonner Medizinprofessor Karl Wilhelm Wutzer, seit 1831 an der Universität tätig, legte 1858 eine Schrift „Über die Salubritätsverhältnisse der Stadt Bonn“ vor. Hierin griff er die bestehenden Verhältnisse, insbesondere das Senken- und Kloakenwesen, heftig an. Die zum Rhein hin gelegene Wohngegend und das Gebiet an der Sürst bezeichnete er geradezu als Brutstätten für Typhus und andere Krankheiten. Insbesondere das sog. Schwarzwasser, ein älteres Stück des Festungsgrabens bzw. der Gumme, in das sich die Abwässer des westlichen Stadtgebietes ergossen und das keinen Abzug zum Rhein mehr hatte, war eine häßliche und gefährliche Kalamität. Wutzer wies ferner hin auf Elendsquartiere im Norden der Stadt, die in der Folge dann auch bereinigt worden sind, sprach sich für eine Verbesserung der Straßen- und Wegebefestigung aus, machte auch schon erste Vorschläge für einen sozialen Wohnungsbau, forderte dringend eine geordnete Kanalisation zum Rhein sowie ein Verbot des Hausschlachtens. Oberbürgermeister Kaufmann, auf dessen Anregung hin Wutzer die Schrift verfaßte, bemühte sich, den Forderungen nachzukommen, und so begannen schrittweise Verbesserungen.

Für die Beseitigung von Abwässern gab es schon einen Kanal aus der Kurfürstenzeit, der vom ehemaligen Marstallgelände durch den Graben der Stadtbefestigung nördlich um die Altstadt zum Rheinstrom geführt wurde, während man sich im übrigen mit einigen kurzen Stichkanälen zum Rhein begnügte. Die topographischen Verhältnisse mit der tiefliegenden Gumme, ferner Straßenaufschüttungen ohne Abstimmung mit Entwässerungserfordernissen brachten aber immer noch Teilgebieten Schwierigkeiten und den schon erwähnten Übelstand am Schwarzwasser. 1867 beseitigte man diesen endlich durch einen Abflußkanal, der den Höhenrücken zwischen Gumme und Rhein quer unter dem Hofgarten durchstach und im Tunnelbau ausgeführt wurde. Einen Gesamtkanalisationsplan arbeitete man aber nicht aus, behalf sich vielmehr in der Folge von Fall zu Fall.

Besser war es in Bad Godesberg, wo nach Berufung von Bürgermeister Dengler ab 1888 die Ortserweiterung durch Bebauungspläne und abgestimmte Kanalisationspläne systematisch und planmäßig vorangetrieben werden konnte und auch später jeweiligen Erfordernissen Rechnung getragen wurde.

Die Gründerjahre nach 1871 haben die Bonner Innenstadt entscheidend gewandelt. Die Bebauung wird höher und

dichter. Die Citybildung breitet sich aus. Der Historismus brachte vielfältige Stilformen, ohne daß überall Respekt gegenüber Traditionen und Normen gewahrt wurde. Positiv hat sich der Durchbruch der Poststraße zum Bahnhof 1883/84 ausgewirkt, ebenso der Durchbruch vom Münster zum Bahnhof durch die Gangolfstraße und Gerhard-von-Are-Straße mit jeweils charakteristischer Randbebauung. Auch die Zonenbauordnung von 1894 ist ein Fortschritt, wie auch seit den 90er Jahren städtebauliche Maßnahmen wieder bebauungsplanmäßig vorbereitet und hinsichtlich der Bodenordnung sachverständiger betreut wurden. Im Jahre 1909 konnte endlich eine Ortssatzung zum Schutz gegen Verunstaltung erlassen werden, nachdem das preußische Gesetz gegen die Verunstaltung von Ortschaften und landschaftlich hervorragenden Gegenden vom 15. 7. 1907 dazu die rechtliche Grundlage bot. Es erscheint heute beachtlich, daß der Stadtrat unter Oberbürgermeister Spiritus bereits zwei Jahre nach der Gesetzgebung im preußischen Landtag eine solche Satzung verabschiedete, auch ein Zeichen, wie sehr sich die Auffassungen über Städtebau gewandelt hatten.

Über die städtische Grünpolitik ist nach dem Versäumnis mit den Wallanlagen nur Positives zu berichten. Rheinufer, Mitte des 19. Jahrhunderts in desolatem Zustand und häufig im Hochwasser, wurde schon unter Oberbürgermeister Kaufmann schrittweise verbessert, eine Maßnahme, die man unter seinen Nachfolgern fortsetzte. Die letzte große Sanierung geschah im Zusammenhang mit der Altstadtumlegung, die 1969 abgeschlossen war.

Herausgehoben zu werden verdient auch die Grünpolitik an den Hängen des Venusberges. Man kam nämlich 1891 auf die vernünftige Idee, anstelle eines fälligen gloriosen Kaiser-Wilhelm-Denkmal einen „Kaiser-Wilhelm-Park“ für die Bevölkerung anzulegen und ihn dadurch zu ermöglichen, daß man das Gelände rechtzeitig aufkaufte und so der Spekulation entzog. Das geschah dann auch, die Mittel wurden über beachtliche private Spenden und städtische Zuschüsse beschafft. Später, als wiederum eine Ehrung des Herrscherhauses ins Land stand, hat man den bestehenden Park in gleicher Weise durch den „Hohenzollernwald“ erweitert.

In der Verkehrsplanung wurden bis zum Ersten Weltkrieg im Grunde die zweckmäßigsten Maßnahmen zur rechten Zeit getroffen. 1898 wurde die Rheinbrücke eröffnet, ein dringendes Bedürfnis. Die Stadt Bonn hatte allerdings mit der Finanzierung allein gestanden, nicht einmal Beuel hatte sich beteiligt, obwohl die Brücke dort erst recht eigentlich die bauliche Entwicklung in Gang setzte und selbstverständlich für die Grundeigentümer dann auch die Bodenpreise in Bewegung brachte! Auch die Straßenbahn- und Nahverkehrspolitik war erfolgreich, sie wurde ab 1890 energisch betrieben. Nur mit der schon lange erstrebten Tieferlegung der Eisenbahn kam man nicht weiter, schon nicht vor dem Ersten Weltkrieg und auch nicht vor dem Zweiten Weltkrieg, obwohl immer wieder Anläufe zur Beseitigung dieses die Stadt durchschneidenden Hindernisses unternommen wurden.

Die Geschichte der Versuche, die Eisenbahnstrecke Köln–Koblenz zwischen Bonn-Nord und Bad Godesberg in die Tieflage zu bringen, ist schon alt und entbehrt nicht dramatischer Akzente. Der Senat der Universität erinnerte 1854 daran, daß die städtebaulich wichtige Achse der Poppelsdorfer Allee zwischen Universitätshauptgebäude und Poppelsdorfer Schloß nicht durch einen Bahndamm zerschnitten werden dürfe. Der Preußische König sicherte dies zu, die Bahnanlage verläuft etwa in Geländehöhe und wurde nach Plänen von P. J. Lenné so in die Umgebung eingebettet, daß sie diesen wichtigen Grünzug praktisch nicht stört. Seit 1880 beginnt die Eisenbahnverwaltung die



UMLEGUNG ALTSTADT BONN
ALTER ZUSTAND

zahlreichen schienengleichen Bahnübergänge, die infolge der Ausdehnung der städtischen Bebauung westlich der Bahnlinie notwendig wurden, zu beanstanden. 1904 wurde die Absicht, die Bahn auf einen Damm zu legen, bekannt. Gegen diesen Plan revoltierten verschiedene Bürgervereine, vor allem mit städtebaulichen Argumenten. 1906 äußerte Kaiser Wilhelm II., als preußischer König zugleich Landesherr, in Bonn, daß er eine Hochlegung als ein Attentat auf das schöne Landschaftsbild in keiner Weise gutheißen könne. Die Bahn solle nur ruhig tiefgelegt werden, das entspreche, wie er höre, ja auch den Wünschen des größten Teils der Bonner Bevölkerung. Die Verhandlungen, gutachtliche Äußerungen für und wider Hochlage gingen hin und her, bis dann 1910 das einstimmige Votum des Bonner Stadtparlaments das Hochlageprojekt endgültig zu Fall brachte. Der Bahndamm konnte also immerhin verhindert werden.

Erfolgreicher war die Verbesserung der Verkehrsstraßenverhältnisse im Stadtbereich. Die im Plan von 1903 sich bereits abzeichnende, vom Rheinufer zum Eisenbahngelände verlaufende, nördliche Ringstraße Kaiser-Karl-Ring/Hochstadenring wird durch die 1904 eröffnete Viktoria-Brücke mit Wittelsbacherring und Baumschulallee erweitert, womit eine erste schienenfreie Straßenüberführung geschaffen werden konnte (2).

Will man die frühere städtebauliche Entwicklung für den Raum Bonn würdigen, so darf eine Betrachtung von Bad Godesberg nicht fehlen. Als dort 1888 Bürgermeister Anton Dengler die Kommunalverwaltung in die Hand nahm, war an baulicher Substanz nur wenig vorhanden. Im Jahre 1913 war die Bebauung bis zum Rhein unter Einbeziehung von Pflittersdorf und Rüngsdorf fortgeschritten. Es wurde schon erwähnt, daß weitsichtige Bebauungs- und Kanalisationspläne aufgestellt und durchgeführt wurden. Übrigens hatte Godesberg vor dem Ersten Weltkrieg den damals sehr bekannten Städtebauer Stübgen für die Planung herangezogen und zwecks Anpassung der Entwicklungsvorstellungen an die geänderten Verhältnisse in den 20er Jahren sich des gutachterlichen Rates des Dr.-Ing. Robert Schmidt bedient, der als der eigentliche Begründer und als der erste Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk in die Städtebaugeschichte eingegangen ist. Der Denglersche Verwaltungs- und Rechenschaftsbericht von 1913 ist höchst bemerkenswert in seinen Ausführungen über Städtebaupolitik, Grünpolitik, Bebauungsplanrealisierung und Bodenpolitik (27, 28). Der gartenstadtähnliche Charakter der neueren Baugebiete, von Dengler bewußt und konsequent betrieben und von seinem Nachfolger in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg nach Maßgabe der bescheidenen Möglichkeiten fortgesetzt, hat die Beliebtheit von Godesberg, seit 1926 Bad Godesberg, seit 1935 der Stadt Bad Godesberg begründet, die nunmehr als Stadtbezirk im größeren Bonn ihre Aufgaben wahrnimmt.

7. Bonn zwischen beiden Weltkriegen

Überblickt man die städtebaulichen Ereignisse der zwanziger und dreißiger Jahre, so sind sie durch Notstände vielerlei Art gekennzeichnet. Es beginnt die Zeit des öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbaus. Auch warteten dringende Infrastrukturmaßnahmen wie Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und das unerledigte große Kanalprojekt auf Verwirklichung, obwohl das Stadtgebiet nun langsamer wuchs.

Als gut gelungen aber kann der soziale Wohnungsbau in der Siedlung am Lievelingsweg bezeichnet werden. Der Einfluß der Kölner Stadtplanungskonzeption unter Fritz Schumacher ist nicht zu verkennen. „Großzügige Behandlung des Siedlungsproblems durch einheitliche Erfassung

ganzer Siedlungsabschnitte“ hatte es also auch in Bonn gegeben (30).

Es ist das Verdienst des Beigeordneten Francken, das Prinzip der Rückhaltebecken in die Praxis der Abwassertechnik eingeführt und auf diese Weise seit 1920 den planmäßigen Ausbau der Bonner Kanalisation in wirtschaftlicher Weise gefördert zu haben (31). Die Bonner Planung, durch Rückhaltebecken die Sammlerabmessungen relativ klein zu halten, neue Baugebiete unter Verwendung älterer Leitungstrecken noch abschließbar zu machen, fand damals weite Beachtung und Nachahmung. Das Francken-Projekt von 1920 wurde 1936 mit Beginn der Erschließung des Venusberges fortgeschrieben und nach dem Zweiten Weltkrieg mit der großen Stadterweiterungswelle der 50er Jahre durch einen neuen Generalkanalisationsplan des Tiefbauamtes von 1956 ersetzt.

Bezüglich der Verbesserung und Erweiterung des Verkehrsstraßennetzes, wo Maßnahmen wegen der zunehmenden Motorisierung immer dringlicher wurden, läßt der Straßenplan von 1930 erkennen, daß eine Fortsetzung über der „Ringverbindung“ über Bonner Talweg und Reuterstraße nahelegen mußte. 1932 wurde die Autobahn Köln–Bonn eröffnet, sie endete am Verteilerkreis, und das Problem der Nord-Süd-Verbindung Bonn–Bad Godesberg verschwand seitdem nicht mehr aus der Diskussion. Unter Stadtbaurat Engelbert wurde 1935–1937 die Reuterbrücke errichtet und damit der dringend erwünschte schienenfreie Übergang auch im südlichen Stadtgebiet erreicht, zugleich der „Nord-Süd-Fahrt“ eine bessere Verbindung gegeben. Schon vorher, 1934/35, waren die beiden Straßenunterführungen für Poppelsdorfer Allee und Meckenheimer Allee am Hauptbahnhof angelegt worden, alles Maßnahmen, die für die 30er Jahre doch sehr bedeutsame städtebauliche Unternehmungen darstellten.

Die beiden Unterführungen am Hauptbahnhof lösten vorläufig das Problem der Eisenbahntieferlegung. Seit 1926 wurde nämlich seitens der Reichsbahnverwaltung gegenüber immer wieder aus der Öffentlichkeit vorgetragene Forderungen nach einer Verlegung der Bahn in den Westen der Stadt der Gedanke der Tieflegung geprüft und die technische Durchführbarkeit festgestellt. Wegen der Rauchabgase müsse man allerdings die Elektrifizierung der Rheinlinie abwarten. Auf diese Weise war die Angelegenheit vertagt. Der Zweite Weltkrieg mit seinen Zerstörungen ließ zunächst andere Aufgaben in den Vordergrund treten.

8. Entwicklungen nach 1945 bis Ende der sechziger Jahre

Die städtebaulichen Entwicklungen im Raume Bonn nahmen mit der Etablierung der Bundesregierung im Jahre 1949 einen ungeahnten Aufschwung. Davor liegt jedoch noch eine erhebliche städtebauliche Leistung, deren Bedeutung im Vergleich zur Ausgangssituation man nicht hoch genug bewerten kann, gemeint ist die Umlegung und der Wiederaufbau des durch Bomben zerstörten Altstadtbereiches Bonn (34 bis 38). Das Neuordnungskonzept, in vielem an vorhandenen Gegebenheiten wie die Vorlandköpfe der Rheinbrücke gebunden, war sehr früh erarbeitet. Ende 1945 wurde ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Er ruft den Plan in die Erinnerung zurück, den eine Arbeitsgemeinschaft örtlicher Architekten („Arbeitsgemeinschaft Stadtplanung Bonn“) aus den Wettbewerbsergebnissen herauskristallisierte. Diese Konzeption war dann Grundlage für den vom Stadtplanungsamt entwickelten Neuordnungsplan (vom Juli 1948), der im Zuge der Umlegung noch manche Änderung erfuhr. Da das preußische Umlegungsgesetz (Lex Adickes von 1902) für diese Wiederaufbauaufgabe zu schwerfällig war, das nordrhein-westfälische Aufbaugesetz (1950) und das Bundesbaugesetz

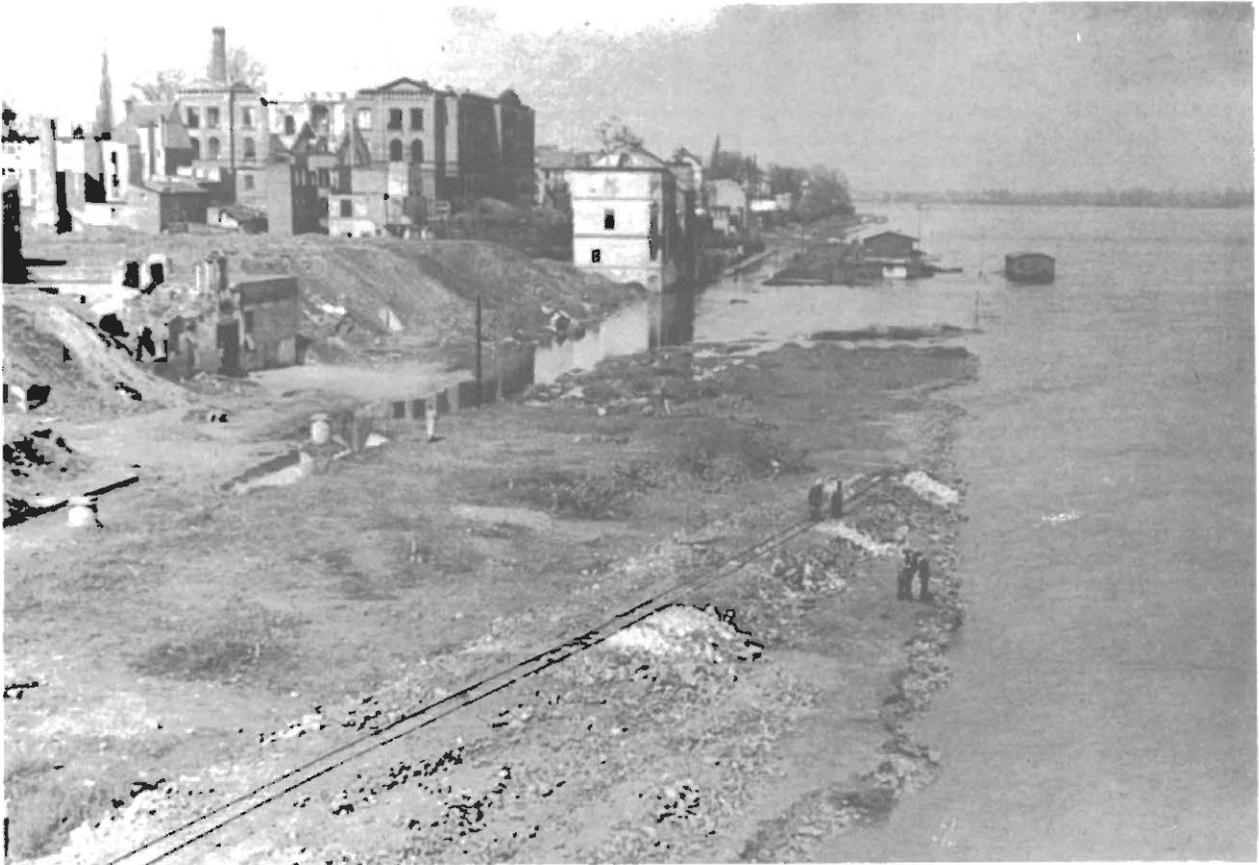


Abb. 6: Rheinufer nördlich der Brücke im Jahre 1945

Abb. 7: Die gleiche Situation etwa 20 Jahre später



(1960) noch nicht zur Verfügung standen, wurde die Bodenordnung aufgrund der Verordnung über Neuordnungsmaßnahmen zur Beseitigung von Kriegsfolgen von 1940 mit Hilfe einer befristeten Bausperre (zur Sicherung der Wiederaufbauplanung) und des Reichsumlegungsrechtes von 1937 durchgeführt. Die Zielsetzung wird deutlich, wenn man die alte Parzellierung mit der Parzellierung nach der Neuordnung vergleicht. Man sieht auch die Standorte für das neue Stadttheater und die neue Beethovenhalle, gewiß besondere kommunale Leistungen, wenn sie auch mit überkommunalen Hilfen zustande kamen.

Nun endlich konnten die seit der Bastionenbefestigung abgeschnittenen Nord-Süd-Verbindungen durchgeführt, die Strangulierung des Nordgebietes beseitigt werden. Das Klinikgelände am Rhein wurde auf den Venusberg verlegt, wo in den 50er Jahren auch ein lebhafter Wohnungsbau beginnt. Schon eine Gegenüberstellung der öffentlichen Straßen- und Platzflächen vor und nach der Umliegung läßt erkennen, welches Engagement Verwaltung und Betroffene aufgebracht haben, um dieses Wiederaufbauwerk im Ausgleich der privaten und öffentlichen Interessen zustande zu bringen. Die neubebaute Uferzone ist erhöht und hochwasserfrei geworden, großzügigere Rheinanlagen sind geschaffen.

Zwei Beispiele für neue Wohngebiete seien noch vorgestellt, die wohl typisch sind für die zahlreichen Ortserweiterungen und Neusiedlungen der fünfziger und sechziger

Jahre innerhalb des durch die kommunale Neugliederung des Jahres 1969 vergrößerten Stadtgebietes Bonn (10, 38, 39). Die erste größere Wohnungsbaumaßnahme war die Bebauung des Geländes an der Reuterstraße nach der Planung von Max Taut (1949–1952). Man erkennt die räumlichen Anordnungen der Gebäude in freierer Gruppierung mit einem differenzierten Erschließungsnetz, das nicht nur Fahrstraßen, sondern auch fahrverkehrsfreie Wohnwege enthält. An Wohnformen sind Einfamilienreihenhäuser und mehrgeschossige Mietwohnungsblocks erstellt, um unterschiedlichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen und nach Möglichkeit auch eine vielseitiger zusammengesetzte Bevölkerung unterzubringen. In Abb. 8 ist die Bebauungsplan-Konzeption für den Ortsteil Bad Godesberg-Heiderhof dargestellt. Auch hier zeigt sich eine differenzierte Bebauung und Erschließung, mit der Besonderheit, daß eine konsequente Trennung zwischen Fahrverkehrs- und Fußgängerbereichen durchgeführt wurde und nun auch ausreichend Vorsorge für Stellplätze und Garagen getroffen worden ist. Die Siedlung ist als Demonstrativbaumaßnahme in den Jahren 1964 bis 1967 realisiert worden (40, 41).

9. Abschließende Bemerkungen

Die Stadt Bonn und der Raum Bonn sind so, wie sie sich heute darstellen, Ergebnisse eines geschichtlichen Prozesses, wobei sich in den beteiligten Gemeinden und in den bis 1969 selbständig gewesenen Stadtteilen unterschiedliche Aktivitäten quantitativer und qualitativer Art entfaltet haben. Ein durch Natur, wirtschaftliche, soziale und kulturelle Kräfte reich und vielfältig geformtes Erbe, aber auch problematische Tendenzen sind übernommen, und in diesem Geflecht von Siedlungsstrukturen drängen mächtige Entwicklungsimpulse zu tiefgreifenden und folgenreicheren Veränderungen. Sie sind Chance und Gefahr zugleich.

Unsere Betrachtung über die bisherige städtebauliche Entwicklung mußte freilich notwendigerweise fragmentarisch bleiben. Manches, was noch wichtig gewesen wäre, ist übergangen worden. So wurde über die Bemühungen der Amtsverwaltung Duisdorf, den enormen Siedlungsdruck in diesem Bereich und auf dem Hardtberg in geordnete Bahnen zu lenken und eine Regelung der Bebauung zu erreichen, nicht berichtet. Auch im Raume Beuel wäre über Unterlassenes und Gelungenes einiges auszuführen, nachdem seit dem Brückenanschluß in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts die Bauentwicklung lebhafter einsetzte. Zu den gelungenen Taten zählt jedenfalls die nach 1960 allmählich in Gang gekommene Verbesserung und Aufwertung der Rheinuferzone.

Ein historischer Rückblick über den Städtebau in Bonn endet zu dem Zeitpunkt, wo durch den kommunalen Zusammenschluß und die Entscheidung, daß Bonn als Regierungssitz der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr als Provisorium zu behandeln sei, eine neue Phase der Entwicklung begonnen hat. Als Wendepunkt für den städtebaulichen Zielfindungsprozeß und neuen Anfang für integrierte Konzeptionen darf man die Empfehlungen des Expertengremiums zur Integration der Bundesbauten in die Stadt Bonn vom September 1970 ansehen (43). Wer sich mit diesen Empfehlungen, mit ihrer kritischen Analyse bisheriger Planungs- und Baupolitik und den anskizzierten Lösungsalternativen befaßt (44), erkennt, daß von da an sich Gesamtlösungskonzepte herauskristallisieren, über deren Inhalt die folgenden Beiträge dieses Heftes handeln.

Kommunalverwaltung und Kommunalparlament haben eine schwere Verantwortung zu tragen, denn es gilt, die tragenden Gedanken über das aufreibende Tagesgeschäft und über oft kleinliche und vordergründige Interessen hinwegzuretten. „Mitverantwortung tragen aber auch organisierte bürgerschaftliche Gruppen, deren Motivationen die

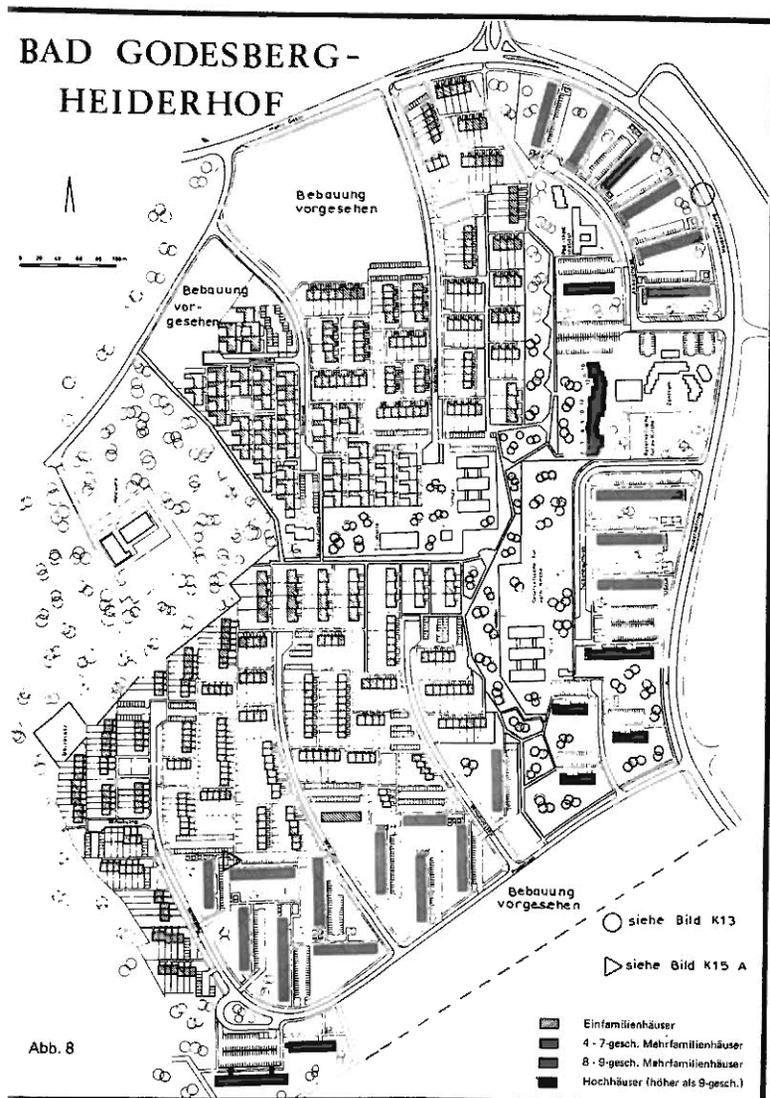


Abb. 8

Informationsbasis für planendes Handeln verbreitern und sehr hilfreich sein können, wenn man bereit ist, sachlich zu diskutieren und die Sachzusammenhänge nicht außer acht zu lassen, nämlich den Spielraum zu erkennen, der jeweils für Entscheidungen noch bleibt. Und von der Verantwortung für die Qualität der werdenden Regionalstadt sind auch die maßgebenden Beamten in den Landes- und Bundesministerien nicht entbunden, die wichtige Entscheidungen auf diesen Ebenen vorbereiten, motivieren und abseits von der kommunalpolitischen Front ihr Fachurteil vertreten. „Vor allem Umweltqualitäten einbeziehende Kri-

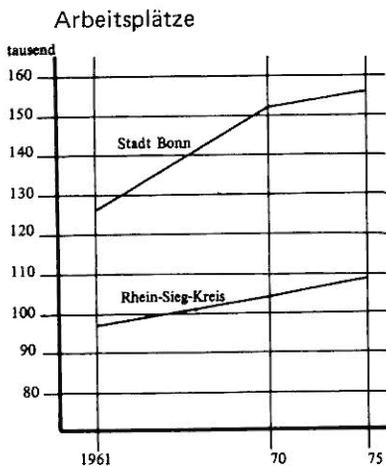
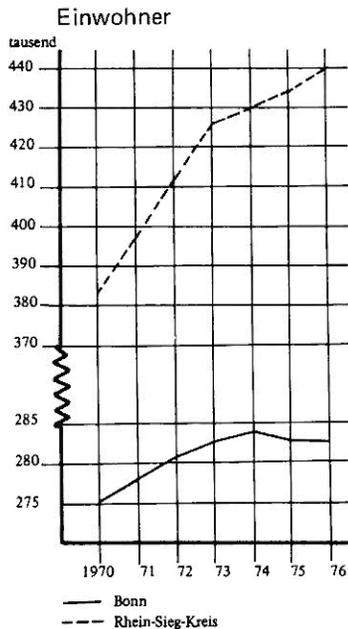
terien werden in Zukunft an Gewicht gewinnen“, steht in den Empfehlungen des Expertengremiums vom September 1970. „Solche Kriterien sind bisher meist vernachlässigt worden, weil sie schwer zu quantifizieren sind. Die kumulierte Nichtbeachtung hat in den letzten Jahren zu deutlichen Reaktionen geführt. Inzwischen haben Parlament und Regierung modernen Städtebau und verstärkten Umweltschutz zur Primärzielen erklärt. Sollen solche Erklärungen überzeugen, so müßten auch und vor allem in der Hauptstadt hierfür Maßstäbe gesetzt werden. Darf man hoffen, daß alles zu einem guten Ende gerät?“ (44).

8. Literatur

- (1) Schultze, Rudolf: Die baugeschichtliche Planentwicklung der Stadt Bonn. „Der Städtebau“ 1904, Heft 8.
- (2) Schultze, Rudolf: Die Baugeschichte der Stadt Bonn von 1815–1915. Bonn 1919. Maschinenschrift, Stadtarchiv Bonn.
- (3) Philippson, Alfred: Die Stadt Bonn, ihre Lage und räumliche Entwicklung. Heft 2 der „Bonner Geographischen Abhandlungen“, herausgeg. von Carl Troll. Bonn 1947, 2. Aufl. 1951. Ludwig Röhrscheid Verlag.
- (4) von Petrikovits, Harald: Das römische Rheinland. Archäologische Forschungen seit 1945. Arbeitsgemeinschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, Geisteswissenschaften 86. Köln – Opladen 1960.
- (5) Borger, Hugo: Bemerkungen zur Entstehung der Stadt Bonn im Mittelalter. Beitrag in „Geschichte und Volkskunde von Stadt und Raum Bonn. Festschrift Josef Dietz“. Herausgeg. von E. Ennen und D. Höroldt. Bonn 1973.
- (6) Ennen, Edith und Höroldt, Dietrich: Vom Römerkastell zur Bundeshauptstadt. Kleine Geschichte der Stadt Bonn. 3. erweiterte Auflage. Bonn 1976. Wilhelm Stollfuß Verlag.
- (7) Depel, Erich: Die Bautätigkeit des Kurfürsten Clemens August in seinem Residenzbereich Bonn–Brühl. Beitrag im Katalog zur Ausstellung „Kurfürst Clemens August“ im Schloß Augustsburg zu Brühl 1961. Köln, Verlag Du Mont Schauberg.
- (8) Braubach, Max: Kurfürst Clemens August. Quelle (7).
- (9) Stader, Heinz: Bonn und der Rhein in der englischen Reiseliteratur. Quelle (5).
- (10) Ennen, Edith: Stadtgeschichtliche Voraussetzungen von den Anfängen bis 1814. In „Bauen im Bonner Raum 49–69. Versuch einer Bestandsaufnahme“. Herausgeg. vom Rheinischen Landesmuseum Bonn. Düsseldorf 1969, Rheinland-Verlag.
- (11) Höroldt, Dietrich: Die baugeschichtliche Entwicklung der Stadt Bonn 1815–1945. Quelle (10).
- (12) Lützel, Heinrich: Die Bonner Universität, Bauten und Bildwerke. Bonn 1968. Verlage H. Bouvier und L. Röhrscheid.
- (13) Riemer, Ilse: Bildchronik der Bonner Universität. Ein Rückblick ins 19. Jahrhundert. Bonn 1968. Wilhelm Stollfuß Verlag.
- (14) Riemer, Ilse: Altbonner Bilderbuch. Das Antlitz der Stadt im Wandel der Zeit. 2. Aufl. Bonn 1968. Wilhelm Stollfuß Verlag.
- (15) Lützel, Heinrich: Bonn – so wie es war. Wilhelm Stollfuß Verlag. Ein Bildband. Düsseldorf 1972. Droste Verlag.
- (16) Ennen, Edith (Herausgeber): Rheinischer Städteatlas, Heft 6: Bonn, Bearb. von Klaus Fink i. Vbd. mit Martin Müller. Bonn 1972. Verlag Ludwig Röhrscheid.
- (17) Vollmar, Paul: Das Plan- und Kartenwerk der Stadt Bonn. Herausgeg. von der Bauverwaltung der Stadt Bonn, 1954.
- (18) Anders, Gebhard: Die Entwicklung der Bonner Stadtverwaltung 1814–1914. Quelle (5).
- (19) Höroldt, Dietrich: Die Sozialstruktur der Stadt Bonn vom ausgehenden 18. bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Quelle (5).
- (20) Landeskonservator Rheinland (Herausgeber): Arbeitsheft 6: Die Bonner Südstadt. Bearb. von Eberhard Grunsky und Volker Osteneck. Bonn 1973.
- (21) Kabel, Erich: Baufreiheit und Raumordnung. Ravensburg 1949.
- (22) Hartog, Rudolf: Stadterweiterungen im 19. Jahrhundert. Stuttgart 1962.
- (23) Gassner, Edmund: Erschließung im Wandel des Städtebaues. Beitrag in „Seminarbericht Erschließung“, herausgeg. von G. Lammers, Institut für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe. Karlsruhe 1974.
- (23 a) Strinz, Carl: Die Wertermittlung der Baugrundstücke und die Umlegung solcher Grundstücke auf Grund ihres Wertverhältnisses. „Zeitschrift für Vermessungswesen“ 1905, Heft 10.
- (24) Wiedemann, Alfred: Geschichte Godesbergs. 2. Aufl. 1930. Verlag des Amtes Godesberg.
- (25) Haentjes, Walter: Bad Godesberg. Kurze Stadtgeschichte. Kleine Godesberger Schriftenreihe, Heft 8. Herausgeg. vom Verkehrsamt der Stadt Godesberg. 1965.
- (26) Haentjes, Walter: Die Redoute. Kleine Godesberger Schriftenreihe, Heft 1. 1962.
- (27) Dengler, Anton: Bericht über 25jährige Verwaltung der Bürgermeisterei Bad Godesberg 1888–1913.
- (28) Zander, Josef: Godesberger Kommunalpolitik in schwerer Zeit 1915–1933. Bad Godesberg 1949.
- (29) Heiligenthal, Roman: Deutscher Städtebau. Ein Handbuch für Architekten, Ingenieure, Verwaltungsbeamte und Volkswirte. Heidelberg 1921.
- (30) Gut, Albert: Der Wohnungsbau in Deutschland nach dem Weltkrieg. München 1928.
- (31) Francken, Ferdinand: Die Verbesserung der Bonner Kanalisation durch ein System von Rückhaltebecken. „Gesundheitsingenieur“ 1932, Heft 20, 21.
- (32) Winter, Fr. und Heuer, P.: Erläuterungsbericht zum Generalkanalisationsplan der Stadt Bonn, Entwurf 1956. Tiefbauamt der Stadt Bonn, Mai 1956.
- (33) Informationsschrift Stadtentwässerung Bonn. Herausgeber Stadt Bonn, Tiefbauamt. 1973.
- (34) Bonn 1945–1950, fünf Jahre Stadtverwaltung. Verwaltungsbericht. Herausgeg. von der Stadtverwaltung Bonn, 1951.
- (35) Bonn 1950–1955, Fünfjahresbericht der Stadt Bonn. Herausgeg. von der Stadtverwaltung, Bonn 1956.
- (36) Stadtverwaltung Bonn, Kataster- und Vermessungsamt: Die Umlegung der Altstadt Bonn. Bonn 1969.
- (37) Bonn 1956–1964. Verwaltungsbericht. Herausgeg. vom Oberstadtdirektor der Stadt Bonn, Bonn 1964.
- (38) Schubert, Günter: Die bauliche Entwicklung der Stadt Bonn von 1949 bis 1969. In „Bauen im Bonner Raum 49–69“. Quelle (10). Dazu auch: Wiederaufbau der Bonner Altstadt und Rheinufergestaltung. In „Fundamente“, Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Verbandes 1951, Heft 10/11.
- (39) Ursel und Jürgen Zänker: Wohnungsbau. In „Bauen im Bonner Raum 49–69“. Quelle (10).
- (40) Institut für Bauforschung, Hannover (W. Triebel und Mitarbeiter): Demonstrativbauvorhaben Bad Godesberg-Heiderhof, städtebauliche Planung, Gebäudeplanung, Baudurchführung. „Informationen“ Nr. 019, in der Schriftenreihe „Versuchs- und Vergleichsbauten und Demonstrativmaßnahmen“ des Bundesministers für Städtebau und Wohnungswesen, Bonn-Bad Godesberg 1969.
- (41) Thünker, Heinrich: Koordinierung der Erschließung. Dargestellt am Demonstrativbauvorhaben Heiderhof in Bad Godesberg. Dr.-Ing. Diss. Universität Bonn. 1969. Auszug in „Informationen“ des Bundesministers für Städtebau und Wohnungswesen, Bad Godesberg, Nr. 018. 1969.
- (42) Bonn 1969–1975, fünf Jahre neue Stadt Bonn. Bericht der Stadtverwaltung. Herausgeg. vom Oberstadtdirektor. Bonn 1975.
- (43) Planungen Bundeshauptstadt Bonn. Zeitschrift „Die Bauverwaltung“ 1971, Heft 1. Darin: Planungsinformationen Bundeshauptstadt Bonn, bearb. vom „Arbeitskreis Bundesbauten Bonn“ und Büro Prof. Guther, Dipl.-Ing. Stracke, August 1970, und Empfehlungen des Expertengremiums zur Integration der Bundesbauten in die Stadt Bonn vom September 1970.
- (44) Gassner, Edmund: Gedanken zur Regionalstadt Bonn. In „Die Regionalstadt und ihre strukturgerechte Verkehrsbedingung“. Band 71 der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover 1972. Gebr. Jänecke Verlag.

Nicht große, sondern liebenswerte Hauptstadt

Von 140 km² Stadtgebietsfläche ist noch heute weniger als ein Viertel bebaut. Der überwiegende Teil von Bonn besteht aus Wald, landwirtschaftlich genutzten Flächen, Parks, Grünanlagen und Wasser. Annähernd 30 km Rheinpromenade beiderseits des Flusses sind autofrei. 280 000 Einwohner schätzen den Freizeitwert der Stadt im Grünen und ihre mehr als 20 Dörfer. Bonn als Behördenstadt zeigt sich im Angebot der Arbeitsplätze: von den gut 150 000 Arbeitsplätzen fallen 80 % auf den Dienstleistungssektor. Mit 30 000 Beamten und Angestellten bestimmt der Bund als größter Arbeitgeber der Stadt die Arbeitsplatzstruktur (mit 30 000 Studenten die Universität das Bild der Innenstadt).



Der Flächennutzungsplan der Hauptstadt geht von einer Aufnahmefähigkeit von max. 340 000 Einwohnern aus und liegt damit bereits weit unter den Entwicklungszahlen, die noch in den Sechzigerjahren für Bonn genannt wurden. Die Reduzierung richtet sich bewußt gegen eine zu starke bauliche Verdichtung und entspricht dem Ziel, die Freiflächengliederung im Stadtgebiet zu erhalten und zu verbessern. Die jüngsten Prognosen über die vorausschaubare Einwohnerentwicklung liegen mit 30 000 Einwohnern noch unter der errechneten Aufnahmefähigkeit. Und selbst diese

Prognose kann nicht als abgesichert gelten, wenn man an die schrumpfenden Einwohnerzahlen anderer Großstädte denkt. Allerdings macht das Bundesraumordnungsprogramm für den Köln-Bonner-Raum folgende Aussagen:

Bei insgesamt negativer Bevölkerungsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland (sogenannte „Status-Quo-Prognose“) wird jedoch die Region Köln-Bonn nach wie vor einen großen Teil der mobilen deutschen Bevölkerung an sich ziehen und damit erhebliche städtebauliche Probleme aufwerfen.

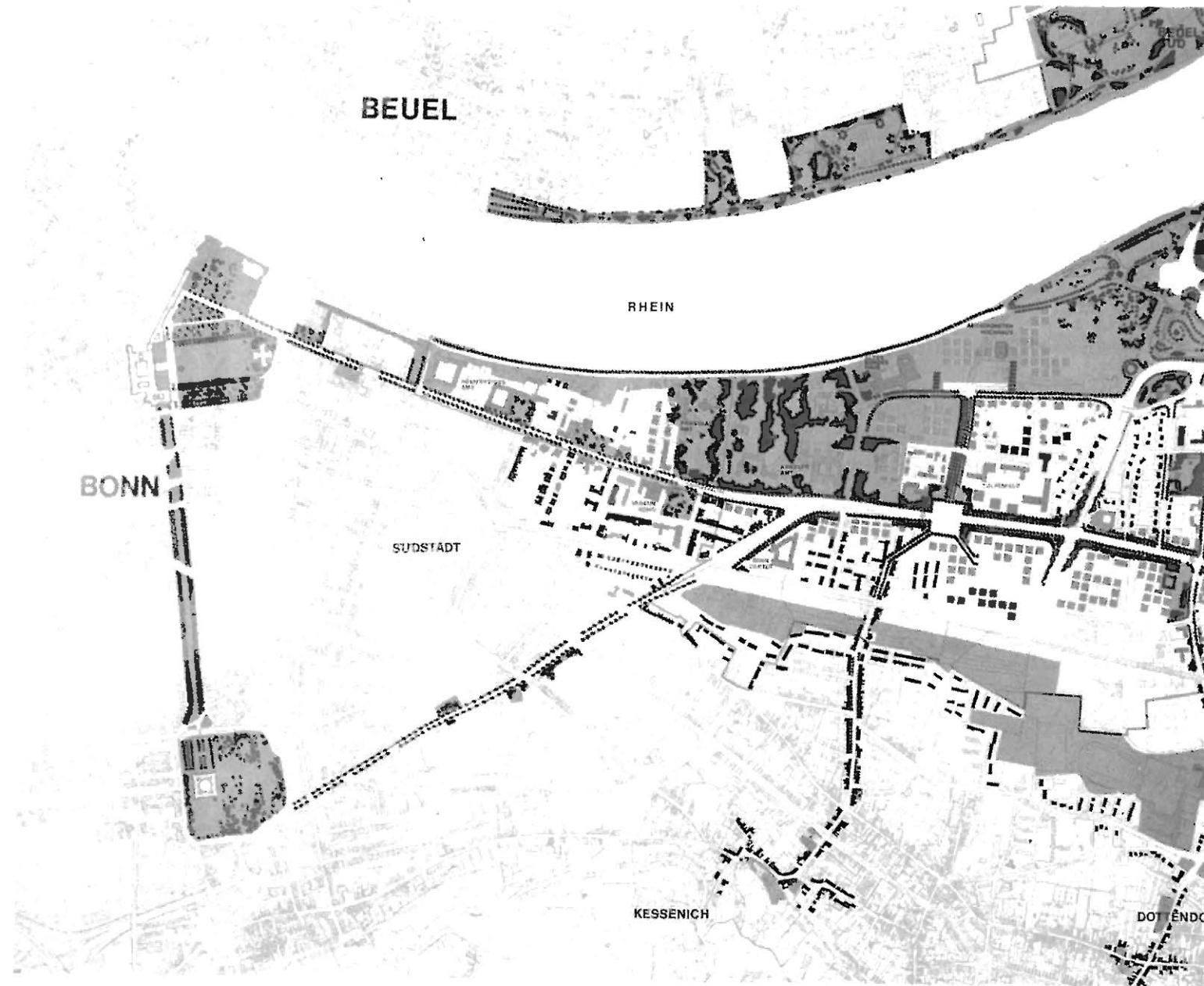
Ein schwerwiegendes Handicap für die Bundeshauptstadt liegt in der zunehmenden Konzentration von Arbeitsplätzen im Stadtgebiet bei stagnierender Einwohnerzahl. Bei allem tatsächlichen oder gewünschten Trend zurück zur Stadt baut der Bonner Bürger sein Häuschen mit Vorliebe im Rhein-Sieg-Kreis, der nach der kommunalen Neugliederung (1969) die Hauptstadt wie eine Halskrause umgibt. Dies ist an sich noch nichts Böses, wäre nicht die Zersiedlung des Stadtumlandes, besonders im Osten von Bonn, und wären nicht die morgens und abends sich immer weiter vermehrenden Blechlawinen als Folge der zunehmenden Trennung zwischen Arbeits- und Wohnplatz.

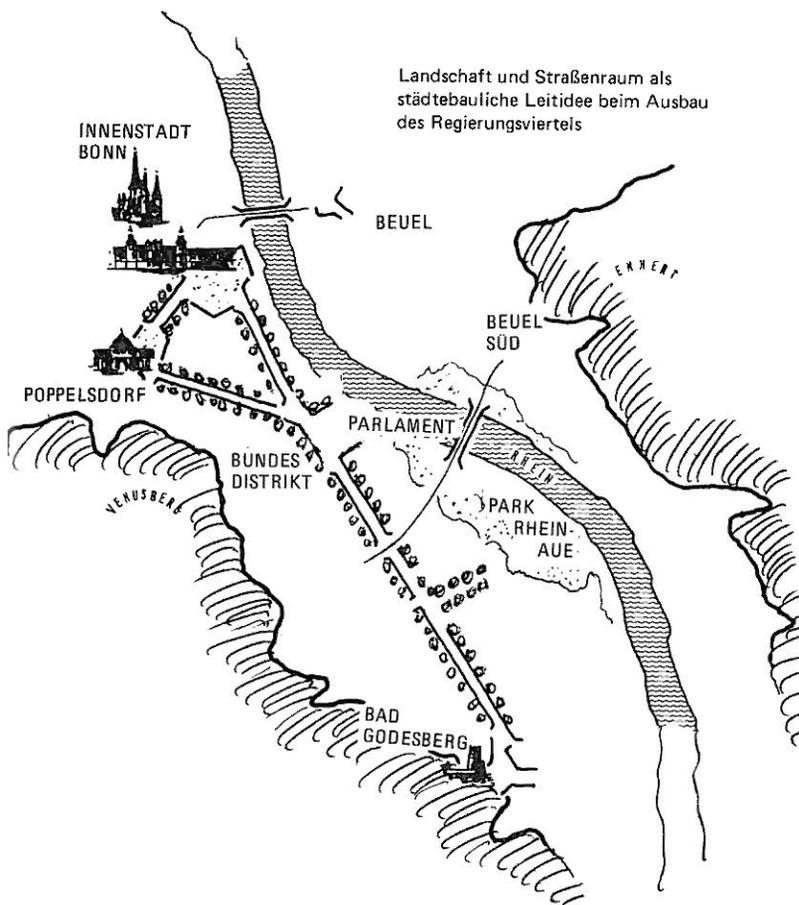
Die Stadt legt keinen Wert auf das große Wachstum; nicht jede nachgeordnete Bundesbehörde muß ihren Platz in Bonn haben. Wohnungen sind der Stadt lieber als Arbeitsplätze, da erstere fehlen und letztere schon heute überreichlich vorhanden sind. Wald und Wiesen, Plätze und Freiräume sind der Stadt mindestens so wichtig wie Gebautes. Der Oberbürgermeister von Bonn drückt das etwa so aus: „Die Bescheidenheit und freundliche Überschaubarkeit dieser Stadt ist eine eigensinnig gewordene Qualität, die zu erhalten sich lohnt. Bonn wird nie die große Metropole sein können und will dies auch nicht. Bonns Chance ist nicht die große, sondern die liebenswerte Hauptstadt.“

Das Parlaments- und Regierungsviertel

Der Schwerpunkt der baulichen Entwicklung des Bundes – das Parlaments- und Regierungsviertel – liegt am Rhein zwischen den ehemals selbständigen Städten von Bonn und Bad Godesberg. 18 von Bund, Land Nordrhein-Westfalen und Stadt gerufene Weisen (interdisziplinäres Gutachtergremium) haben 1970 empfohlen, mit Ausnahme des Verteidigungsministeriums auf der Bonner Hardthöhe alle Regierungsbauten im Bereich zwischen Bonn und Bad Godesberg mit einer Ergänzung auf der rechten Rheinseite zu konzentrieren. Diese Empfehlung führte folgerichtig zu einem großen städtebaulichen Ideenwettbewerb „Bauten des Bundes und ihre Integration in die Stadt Bonn“, dessen 1. Preis, der eine ausgeprägte bauliche Verdichtung zu beiden Seiten des Rheins vorsah, schon kurze Zeit später ebenso in Frage gestellt wurde wie die auf starke Konzentration gerichtete Empfehlung der Weisen von 1970.

Der auf dem Ideenwettbewerb aufbauende bundesweit ausgeschriebene Bauwettbewerb für den Neubau des deutschen Parlamentsgebäudes ist gekennzeichnet durch das Fehlen eines ersten Preises und durch einen bisher nicht abgeschlossenen Planungsprozeß, in dem zwei aus dem Wettbewerb übrig gebliebene Architekturbüros gemeinsam mit Obergutachtern noch nach der Lösung suchen, die der Wettbewerb nicht gebracht hat. Das Bewußtsein, daß es sich bei diesem Bauwerk um die wichtigste Bauaufgabe der Bundesrepublik Deutschland handeln könnte, wächst. Was jedoch inzwischen gefunden wurde, ist eine Verkehrslösung, bei der die Gesichtspunkte Städtebau, Umwelt- und Landschaftsschutz in weit größerem Maße berücksichtigt werden, als die Stadt dies noch vor Jahren zu hoffen wagte. Die Konrad-Adenauer-Brücke mitten im Regierungsviertel ist nicht mehr Teilstück einer überregiona-





Landschaft und Straßenraum als städtebauliche Leitidee beim Ausbau des Regierungsviertels

len Autobahn, wie ursprünglich geplant. Die Anbindung der Brücke an das nord-süd-gerichtete Tangentennetz der Stadt geschieht durch große Tunnellösungen, die Venusberg und Ennert unterfahren. In den dicht bebauten Bereichen der Bonner Südstadt (Reuterstraße) und in der Innenstadt von Bad Godesberg werden ebenfalls durch Autotunnels die hier vorhandenen städtebaulichen Probleme gelöst.

Anfang 1975 wurde das 670 ha große Regierungsviertel zum Entwicklungsgebiet nach dem Städtebauförderungsgesetz erklärt. Fast 300 ha von dieser Fläche sind bereits heute, wenngleich auch überwiegend locker, bebaut. Durch die Erklärung zum Entwicklungsgebiet wurden endlich die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für eine planmäßige Entwicklung geschaffen. Inzwischen sind die Überlegungen zur baulichen Flächennutzung weitgehend abgeschlossen (Parlamentsstandort, kulturelles Zentrum, Ministerien, Wohnen, komplementäre Einrichtungen). Gerade erst begonnen hat die Diskussion um die städtebauliche und räumliche Gestaltung des Parlaments- und Regierungsviertels. Das in Zukunft im Regierungsviertel Gebaute wird gemessen werden an den inzwischen formulierten Ansprüchen. Die Demokratie als Bauherr ist bisher im Vergleich mit Kurfürst Clemens-August (u. a. Erbauer von Schloß und Hofgarten in Bonn) unterlegen.

Platz des Parlaments und der Regierungsallee

Die Stadt hat die vielfältigen Ideen und Planungsgutachten zum Ausbau des Parlaments- und Regierungsviertels in einem Rahmenplan zusammengefaßt. Die herausragenden Elemente (Leitlinien) des Rahmenplanes sind eine starke Betonung der Landschafts- und Freiflächengestaltung und der Ausbau einer Regierungsallee als dem stadtgestalterischen Rückgrad des Regierungsviertels. Die Regierungsallee verbindet gleichzeitig die historischen Ortszentren von Bonn und Bad Godesberg. Dabei kommt der Stelle unmittelbar südlich des Bundeskanzleramtes die hervorragende städtebauliche Bedeutung zu. An diesem Punkte, an dem Adenauerallee, Reuterstraße und Regierungsallee sich treffen, ist der „Platz des Parlamentes“ geplant, an dem die Neubauten des Deutschen Bundestages und Bundesrates errichtet werden sollen.

Hier soll auch nach dem Willen von Bund und Stadt als Ergänzung zu den Neubauten des Parlaments ein geistig-kulturelles Zentrum gebaut werden, das, von der Dokumentation deutscher Geschichte bis zur internationalen Jugendbegegnungsstätte, vom Kunstmuseum Bonn bis zu Ausstellungsmöglichkeiten für die Bundesländer, Einrichtungen enthalten soll, die der Bedeutung des Platzes angemessen sind und die Bundeshauptstadt repräsentieren.

Die Vorstellung, den Ausbau von Plätzen und Straßen zu eine der wichtigen Leitlinien bei der Gestaltung des Parlaments- und Regierungsviertels zu machen, findet ihre Begründung in mehr als 3000 Jahre Stadtgeschichte. Daß diese Idee zunächst nicht überall verstanden und auch heute hier und da noch mißdeutet wird, liegt wohl daran, daß wir Straßen als Verkehrsbänder und nicht mehr als Stadträume begreifen und daß – zugegebenermaßen – die vorgeschlagene Regierungsallee in Bonn in wichtigen Teilen leider noch in den letzten Jahren zu einer Ansammlung von Architektur-Unglücken geworden ist.

Während die Idee von der Einbeziehung der Landschaft in das Parlaments- und Regierungsviertel durch den Bau des 160 ha großen Rheinauenparks beidseits des Flusses bereits Gestalt annimmt, stellt sich die Verwirklichung der Idee einer Regierungsallee als dem zweiten herausragenden Gestaltungselement als ein Generationenproblem dar. (Wenn man an notwendigerweise Abzubrechendes denkt, was vorgestern erst Richtfest gefeiert hat, langt eine Generation nicht aus.) Die Stadt, die oft wegen dieser Fehlleistungen kritisiert wird, erhielt jedoch erst mit der Erklärung des Parlaments- und Regierungsviertels zum Entwicklungsgebiet die ausreichenden rechtlichen Möglichkeiten und finanziellen Voraussetzungen, eine Gesamtplanung einzuleiten und abzusichern. Inzwischen hat der für den Ausbau Bonns aus Vertretern des Bundes, des Landes Nordrhein-Westfalen und der Stadt eigens gebildete Ausschuß unter dem Vorsitz von Minister Ravens sich ausdrücklich für den repräsentativen Ausbau der Regierungsallee ausgesprochen. Es besteht daher Hoffnung, daß, wenngleich erst zu einem späteren Zeitpunkt, der Hauptstadtbesucher eines Tages von dieser Straße aus das Parlaments- und Regierungsviertel als gestaltete Einheit erlebt. Das Wissen darum, daß die Römer die gleiche Straße auf ihrem Weg von Rom zur „castra bonnensis“ benutzten, sollte die allzu Ungeduldigen trösten und der Stadtentwicklung einen starken und langen Atem und das Bewußtsein von Kontinuität sichern.

Ziele der städtebaulichen Entwicklung im Raume Bonn einschließlich der geplanten Regierungsbauten *)

Ausgangslage

Die Aufgabe, für die neue Stadt Bonn eine langfristige Stadtentwicklungsplanung zu erarbeiten, in die kurz- und mittelfristige Planungsziele sinnvoll eingefügt werden können, ist vielfach begründet:

1. Durch die kommunale Neugliederung 1969 wird die Möglichkeit geschaffen, die Einzelplanungen der früheren Gemeinden durch eine Gesamtplanung zu ersetzen.
2. Nachdem der Bund und die Öffentlichkeit Bonn als Sitz der obersten Bundesorgane und -behörden und nicht mehr als Provisorium ansehen, können die Funktionen der Stadt als Bundeshauptstadt neu sondiert werden.
3. Das künftige Stadtbahnnetz eröffnet neue Chancen für die Entwicklung des Raumes, der heute noch teilweise durch Strukturen gekennzeichnet ist, die für eine Großstadt atypisch sind.

Angesichts der weittragenden Bedeutung der bundeshauptstädtischen Probleme wurde von Bund, Stadt und Land ein Sachverständigengremium berufen, das Empfehlungen für die weitere Entwicklung der Bundeshauptstadt formulieren sollte.

Dieses Expertengremium faßte die Ergebnisse seiner Beratungen in 46 Thesen zusammen. Hiermit wurde die Voraussetzung für den inzwischen durchgeführten Städtebauwettbewerb geschaffen.

Der Entwurf des 1. Preisträgers Legge sieht eine Konzentration der Legislative in der Gronau unmittelbar am Rhein vor. Darüber hinaus soll ein zweiter Schwerpunkt am anderen Rheinufer vorgesehen werden, der dann durch eine neue Brücke über den Rhein unmittelbar mit der Gronau verbunden wird.

Sofort nach Abschluß dieses Wettbewerbs wurde ein zweiter Wettbewerb für Bundestag – Bundesrat durchgeführt. Das Ergebnis dieses Wettbewerbs liegt erst zum Teil vor: das Preisgericht stufte die Arbeiten in mehrere Ränge ein. Die Arbeiten im ersten Rang sollen in Kürze noch weiter überarbeitet werden. Über das Ergebnis wird später noch zu berichten sein. Es zeichnet sich aber heute schon ab, daß einige illusionäre Annahmen des vorhergehenden Wettbewerbes aufgegeben werden (Rheinübergang und S-Bahn-Anschluß am Bundestag).

Von seiten der Stadt wurde inzwischen als Vorstufe für den neu aufzustellenden Flächennutzungsplan der Stadtentwicklungsplan erarbeitet. Hierbei wurde u. a. der im Entwurf vorliegende Gebietsentwicklungsplan berücksichtigt. Damit sind bereits die beiden wichtigsten vom Gesetz vorgesehenen Planungsinstrumente genannt:

- der Gebietsentwicklungsplan für den Großraum und
- die Flächennutzungspläne der einzelnen Gemeinden.

Hierzu wird angeregt, einmal zu prüfen, wieweit diese Instrumente geeignet sind, wirklich schöpferisch-planerische Aussagen zu treffen bzw. diese auch durchzusetzen.

*) Referat in der Sitzung des Deutschen Rates für Landespflege am 15. Januar 1974 in Bonn.

Zum Gebietsentwicklungsplan

Das Plangebiet umfaßt die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis. In diesem Plan werden in räumlichen Teilabschnitten die Größenordnung

- der zukünftigen Bevölkerung,
- der Aufnahmefähigkeit,
- der Siedlungsbereiche sowie
- Bereiche von Versorgungsachsen überörtlicher Bedeutung und
- Freizonen dargestellt.

Dabei werden die Planungsgrundsätze und Leitlinien des Landesentwicklungsprogrammes und der Landesentwicklungspläne berücksichtigt.

Nach den Bestimmungen des „Bonn-Gesetzes“ wird der Entwurf im Sonderplanungsausschuß, in dem neben den Gebietskörperschaften auch Bund und Land vertreten sind, beraten. Dabei wurden u. a. folgende Probleme sichtbar:

- Der Landesplaner als Planbearbeiter soll einen Ausgleich der oft unterschiedlichen Interessen der einzelnen Gemeinden herbeiführen. Das ist oft unmöglich. Das Ergebnis ist daher kaum mit den Zielen der Landesplanung zu vereinbaren; z. B. Ausweisung neuer Siedlungsbereiche außerhalb der Entwicklungsachse einer Schiene des Nahverkehrs.
- Das Ausmaß der Zersiedlung kommt in dem Plan nicht zum Ausdruck, weil Siedlungsbereiche mit weniger als 2000 EW vernachlässigt werden.
- In wichtigen planungsrelevanten Aussagen wie z. B. der Ergänzungsstrecke der Deutschen Bundesbahn gehen die Auffassungen der einzelnen Gemeinden zum Teil weit auseinander. Gerade in einem solchen Fall wäre eine klare Aussage der Landesplanung erwünscht.
- Schließlich ist Kritik anzumelden gegen die im Entwurf nur nachrichtlich vermerkten überörtlichen Straßenplanungen von Bund und Land. Auch hier wird deutlich, daß die Landesplanung auf die Festlegung solcher Trassen viel zu geringen Einfluß hat.

Zum Flächennutzungsplan

Auch hier zeigen sich im kleinen Maßstab die gleichen Probleme wie im Großraum: Die Schwierigkeit, Entwicklungsschwerpunkte zu bilden. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß in den Randgebieten im Westen, Norden und Osten Reserveflächen liegen. In zentraler Lage finden sich lediglich in Beuel-Süd gegenüber der Gronau noch Flächen dieser Größenordnung (Legge).

Bei der Ausweisung von Flächen für Schwerpunktmaßnahmen muß von den vorhandenen bzw. fest geplanten schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmitteln ausgegangen werden. Hier gilt es, eine Rangfolge, wie auch von den Experten vorgeschlagen, festzulegen.

Die vorgeschlagenen Entwicklungsgebiete verfügen mit Ausnahme des Hardtberg schon heute über Straßen- bzw. Stadtbahnanschluß. Da aber die Entwicklungsmaßnahme Hardtberg eine vom Land geförderte Schwerpunktmaßnahme ist und hierfür seit Jahren erhebliche Investitionen geleistet wurden, ist es unverständlich, wie die verantwortlichen Stellen beim Land den Bau der Stadtbahn zum Hardtberg immer wieder vor sich herschieben. Es ist nur zu hoffen, daß auch dort bald die bessere Einsicht sich durchsetzt, da andernfalls das Verkehrs-Chaos in Bonn noch zu weiteren Fehlinvestitionen im Straßenbau führen müßte.

Für den Flächennutzungsplan ist hier von entscheidender Bedeutung, daß auch nach Aussage der Experten Bonn ein multizentrischer Stadtraum bleibt. Es sollen also neben dem Zentrum Alt-Bonn, die Zentren Godesberg, Beuel, Duisdorf und das neue Zentrum Tannenbusch berücksichtigt werden. Die Regierungsbauten sollen sich ebenfalls auf wenige ausbaufähige Standorte beschränken. Dabei wird das eindeutige Schwergewicht im Raum Gronau an der Achse Bonn-Godesberg liegen. Die Grünachse über die Brücke bietet zugleich Erweiterungsmöglichkeiten für die Regierungsbauten im rechtsrheinischen Raum.

Die Frage der Industrie- und Gewerbegebiete kann im Rahmen dieser Betrachtung nicht angesprochen werden. Die Industrie spielt in Bonn, einer typischen Beamten- und Pensionsstadt des 19. Jahrhunderts, keine ausschlaggebende Rolle.

Zum Verkehr

Die Verkehrsprobleme von Bonn beschäftigen die politischen Körperschaften wie auch die Öffentlichkeit seit Jahren.

Für kein sonstiges Problem bestehen soviel vorgefaßte Meinungen, die einer sachlich unvoreingenommenen Klärung so sehr entbehren. Vielleicht trägt die gegenwärtige Energiekrise, die ja nur ein erster kleiner Anfang einer viel umfassenderen Rohstoffkrise ist, dazu bei, Vorurteile leichter abzubauen.

Das heute zur Verfügung stehende Straßennetz wird zunächst durch die neue B 42 ergänzt. Damit wird rechtsrheinisch eine Nord-Süd-Verbindung geschaffen, die z. Z. vom Süden kommend in Königswinter und von Norden kommend an der alten Siegburger Straße endet. Bonn wird dann über die Adenauer-Brücke mit dem Regierungsviertel einen unmittelbaren Autobahnanschluß erhalten.

Die Darstellung der Zielvorstellungen aus der Sicht der Straßenbauer kann eigentlich schon heute nicht mehr überzeugen. Neben der B 42 rechtsrheinisch ist auch noch ein gleicher autobahnmäßiger Ausbau der B 9 linksrheinisch vorgesehen. Die Experten hatten sich zu dieser Frage schon etwas vorsichtig ausgedrückt, indem sie eine solche Nord-Süd-Straße für unumgänglich halten. Inzwischen sind zwei wesentliche Änderungen zu vermerken:

- Der weitere Ausbau der B 9 nach Süden bis zur Ahr soll nicht mehr erfolgen; dafür wird die großräumige Umgehung über das Ahrtal mit Vorrang verwirklicht.
- Die bahnpaarallele Führung wurde inzwischen fallengelassen. Über einen Tunnel soll eine Verbindung mit der Westtangente hergestellt werden.

Die Südtangente soll, wie im Gebietsentwicklungsplan dargestellt, nach den Vorstellungen des Bundes Teil einer durchlaufenden Ost-West-Fernstraßenverbindung werden. Diese Absicht läuft den gesamten stadtplanerischen Überlegungen gerade im Raum der Regierungsbauten zuwider. Hier wird der Rat noch auf eine Korrektur übergeordneten Straßenplanungen drängen müssen.

Zur Ver- und Entsorgung

Das Bonner Abwassernetz ist insgesamt nach dem Mischsystem ausgebaut. In eng bebauten Stadtgebieten ist dies sicherlich richtig und auch wirtschaftlich. Dennoch sollte die Frage, welches Entwässerungssystem auf Dauer gesehen wirtschaftlicher und damit sinnvoller ist, bei der Erschließung größerer Neubaugebiete immer neu geprüft werden. Als Alternative bietet sich das Trennsystem an, wo die Oberflächenwasser in einem getrennten Leitungsnetz auch oberirdisch abgeleitet werden. Der große Vorteil dieses Systems liegt darin,

- daß das Schmutzwassernetz nicht überdimensioniert werden muß,
- daß der genau zu ermittelnde Schmutzwasserstrom gleichmäßig fließt und somit die Klärung maßgerecht ausgestattet werden kann und
- daß die unter Umständen sprunghaft anfallenden Oberflächenwasser über natürliche Wasserläufe, offene Rückhaltebecken möglichst lange aufgehalten werden und damit ein Teil dem Grundwasser zugeführt wird. Zugleich behalten die natürlichen Bäche auf diese Weise auch in Zukunft noch hinreichenden Wasserzustrom.
- Vorhandener Pflanzenwuchs (Wald) kann damit erhalten werden (Eichen auf dem Heiderhof sind wegen der Absenkung des Grundwassers nicht zu halten);
- als Folge davon können unter Umständen klimatische Veränderungen eintreten. Taubildung entfällt, weil der ausgetrocknete versteinete Boden bei intensiver Sonneneinstrahlung überhitzt wird.

Der entscheidende Nachteil des Trennsystems liegt in den hohen Anfangsinvestitionskosten, da zwei getrennte Leitungsnetze und entsprechend doppelte Hausanschlüsse erforderlich sind.

Es wird daher angeregt, dieser Frage nachzugehen und an geeigneten Planungsobjekten, in denen größere und zusammenhängende Siedlungsbereiche anstehen, vergleichende Berechnungen anzustellen, wobei auch volkswirtschaftliche und ökologische Gesichtspunkte mit zu berücksichtigen sind.

Die Fernwärmeversorgung beschränkt sich im wesentlichen auf Teile von Alt-Bonn sowie zwei kleine Gebiete im Süden. Ein großzügiger Ausbau des Netzes scheiterte an der fehlenden Rechtsgrundlage (Anschlußzwang). Außerdem dürfen die Wärmeverluste bei den verhältnismäßig großen Entfernungen nicht übersehen werden. In Wohngebieten hat daher zunehmend die gasbefeuerte Heizung an Bedeutung gewonnen. Dennoch dürfte die Fernwärmeversorgung, wie diese in Bonn heute betrieben wird, für Stadtkernbereiche das Gegebene sein. In diesem Gebiet ist erfahrungsgemäß das Stadtklima durch die starke Überbauung und das Fehlen der allnächtlichen Luftabkühlung durch Verdunstung stark belastet. Es sollte daher hier jede vermeidbare Belastung vermieden werden. Hierzu wird angeregt, daß der Gesetzgeber die Möglichkeit schafft, in bestimmten Stadtgebieten (Kerngebiete) für kommunale Fernwärmelieferung einen Anschlußzwang durchzusetzen.

Als letztes und wichtigstes schließlich die Planung der Flächen, die der Planer noch übrig gelassen hat, die Freiflächen. Hierzu wird Herr Grebe, der die Freiflächenplanung für Bonn bearbeitet, noch näher berichten.

Zum Abschluß möchte ich darauf hinweisen, daß Dank einer engen Zusammenarbeit der Planung mit Herrn Grebe, als auch mit dem Kreisbeauftragten für Natur- und Landschaftspflege, Herrn Dr. Offner, die Bedeutung der Grünplanung heute bei den verantwortlichen politischen Körperschaften wie auch in der Öffentlichkeit nicht mehr übersehen wird. Deshalb darf ich zusammenfassend die

Forderungen zum Umweltschutz von unserem Kreisbeauftragten Dr. Offner kurz verlesen. Diese lauten:

1. Keine weiteren Eingriffe in die einzigen Erholungsgebiete Kottenforst-Ville, Siebengebirge und Siegmündung.

Diese Gebiete sind entsprechend ihrem Charakter als bewaldete Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete zu pflegen und zu gestalten und als Erholungsgebiete wie als Biotope zu erhalten.

2. Anpassung des Verkehrsnetzes an die Umweltverhältnisse.

Einbindung der EB 42 N in die Landschaft des ältesten deutschen Naturschutzgebietes, Naturpark Siebengebirge.

Die geplante Schnellstrecke der Bundesbahn Köln–Groß Gerau darf die Siegniederung und das Siebengebirge nicht beeinträchtigen.

Die Querverbindung Ost–West von der Adenauer-Brücke zur B 56 bzw. von der A 11 zur A 15 – sogenannte Südtangente – darf nur im Tunnel durch den Kottenforst geführt werden. Dafür spricht eindeutig die Kosten-Nutzen-Analyse eines im Auftrag der Stadt Bonn gefertigten Gutachtens. Möglicherweise kann diese Querverbindung auch über den geplanten Tunnel Reuterstraße hergestellt werden, wodurch mehr als 200 Millionen DM gespart werden können.

Priorität des öffentlichen Nahverkehrs vor dem Individualverkehr und dementsprechende Straßenplanung. Weitgehende Vermeidung von Lärm und Abgasen.

3. Wahrung der Belange des Naturschutzes

des vom Grebe-Institut erstellten Landschaftsplanes und der klimatologischen Gutachten bei der Aufstellung des Flächennutzungsplanes sowie von Bebauungsplänen, wobei Naturschutz als Umweltschutz zu verstehen ist.

Pflege und Gestaltung öffentlicher Grünanlagen am Rhein und im erweiterten Landschaftsschutzgebiet, wie z. B. auf Gemarkung Lannesdorf.

Keine Eingriffe baulicher Art entlang des Rheines, keinerlei Ausnahmen von den Bestimmungen der Rheinufer-schutzverordnung. Gestaltung des Rheinauenparks nach vegetationskundlichen Grundsätzen.

Erhaltung und Pflege historischer, zu Wald gewordener Parkanlagen wie z. B. Leser-, Rigalscher- und Drachensteinpark in Bad Godesberg und ihre Öffnung für die Allgemeinheit.

Offenhaltung der zum Rhein ziehenden Bäche einschließlich ihrer Täler (Frischlufzufuhr) und Errichtung bachbegleitender Fußwege. Ausbau eines Fuß- und Radwegenetzes. Vermeidung jeglicher Riegelbildung in der Hauptwindrichtung durch Hochbauten. Das gilt auch für die geplanten Regierungs- und Parlamentsbauten, wobei die Erhaltung charakteristischer Wohngebiete zu beachten ist.

Grundsatz

Alle Maßnahmen öffentlicher Dienststellen sollen hinsichtlich der Erfordernisse des Umweltschutzes in Planung und Ausführung vorbildlich sein.

Zusammenfassend aus der Sicht des Stadtplaners, der einen Teil Mitverantwortung für die Landschaft in der Stadt und der Umgebung trägt:

Wie aus den vorstehenden Ausführungen durchklang, vollzieht sich auf dem Gebiet des Verkehrs ein Wandel, der bis heute noch nicht ausreichend in den entsprechenden Fachplanungen seinen Niederschlag gefunden hat. Es erscheint daher geraten, die bisherigen Planungen auf dem Gebiet des Verkehrs ganz allgemein neu zu durchdenken. Bereits im Nordrhein-Westfalen-Programm ist die allgemeine Zielrichtung, die auf eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs hinausläuft, vom Standpunkt der Landespflege und der Landschaftspflege zu bejahen. Es muß jedoch festgestellt werden, daß die notwendigen Folgerungen hieraus auf anderen Gebieten der Infrastruktur nicht gezogen werden. So muß festgestellt werden, daß insbesondere im Straßenbauprogramm keinerlei Abstriche zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel erkennbar sind. Eine erneute Überprüfung der Straßenbauprogramme von Bund, Ländern und Gemeinden unter dem Gesichtswinkel der Erhaltung und der Förderung der Lebensqualität von Menschen und Tierwelt sollten daher so bald wie möglich in die Wege geleitet werden. Hierzu gehört auch eine Überprüfung des Generalverkehrsplanes Nordrhein-Westfalen. Nach dem Nordrhein-Westfalen-Programm wird die rheinische Stadtlandschaft mit überaus leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetzen erschlossen: einem S-Bahn-System zwischen Hamm und Bonn und mehreren Stadtbahnssystemen, die ineinander übergreifen. Für den Bonner Raum ist mit der bereits im Bau befindlichen Nord-Süd-Stadtbahn und der vorgesehenen Ost-West-Stadtbahn zum Hardtberg ein auf die Bedürfnisse der Menschen ausgerichtetes Verkehrsnetz vorgesehen. Die Überlegungen für den Flächennutzungsplan wie auch die Überlegungen im Rahmen des Sonderplanungsausschusses für den Gebietsentwicklungsplan sollten diese Tatsache auch widerspiegeln. Es ist bekannt, daß dies im einzelnen immer wieder auf Schwierigkeiten stößt, die nicht nur in der noch recht unvollkommenen Leistung dieser Verkehrsmittel liegen, als vielmehr in einer gewissen Trägheit der Entwicklung, die das Automobil als Verkehrsträger einer großstädtischen Entwicklung berücksichtigen will.

An diesem Punkt gilt es, die Zielkonflikte

Förderung des Kfz-Verkehrs und

Förderung des öffentlichen Nahverkehrs

in einer Konzeption aufzuzeigen und den für die Planung verantwortlichen Gremien die erforderliche Unterstützung in ihren Bemühungen zu vermitteln, die Ziele des Nordrhein-Westfalen-Programms auch wirklich zu verfolgen:

eine eindeutige Priorität für den öffentlichen Nahverkehr gegenüber dem Individualverkehr.

Diese weittragenden Bestrebungen sind durch flankierende Maßnahmen zu unterstützen. Hierzu gehören:

- Änderung des § 64 LBO-NW (Regelung von Stellplätzen für Kfz)
- Förderung des Ausbaues und der Finanzierung von Rad- und Fußwegeneizen
- Förderung von Straßenumbauprogrammen zur Rückgewinnung des Straßenraumes als Begegnungsraum für den Menschen, vor allem für Kinder (Spielflächen) und alte Leute (Sitzgelegenheiten)
- Überprüfung des Wassernetzes im Hinblick auf die Veränderungen, die durch die starke Siedlungstätigkeit im Grundwasserhaushalt sowie klimatisch bereits eingetreten und in Zukunft in noch gesteigertem Maße zu erwarten sind.

Gefährdung der Freiräume durch die bauliche Entwicklung der Bundeshauptstadt Bonn

Ergebnisse der Landschaftsplanung im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungsplanung *)

1. Städtebauliche Entwicklung und Landschaftsverbrauch im Raume Bonn

Mit der Erklärung zur provisorischen Bundeshauptstadt 1949, der Konzentration der obersten Bundesbehörden sowie einer Vielzahl von Spitzen- und Berufsverbänden in Bonn und seinem Umland mit ihren Zehntausenden von Mitarbeitern hat im Raume Bonn eine Expansion im Bereich des Städte- und Wohnungsbaus und des Verkehrsstraßenbaus eingesetzt, wie sie in den stürmischen Aufbaujahren nur wenige Räume der Bundesrepublik erlebt haben:

- Konzentration tertiärer Einrichtungen im Raume Bonn-Bad Godesberg mit Einbruch in die feingliedrigen Strukturen der alten kleinen Stadtkerne und einer neuen Schwerpunktbildung im Bereich der Bundesbauten in der bislang noch unbebauten Fläche zwischen Bonn und Bad Godesberg.
- Weitgestreute Siedlungsstrukturen in der vielgestaltigen Landschaft zwischen den Höhen der Voreifel, dem Siebengebirge und dem Westerwald mit starken Zersiedlungserscheinungen.
- Umfangreiche Straßen- und Autobahnmaßnahmen, um die Arbeitskräfte des weitgestreuten Siedlungsraumes zu den Arbeitsstätten der Zentren zu bringen mit täglichen großen Verkehrsstauungen auf allen Straßen.
- Konzentrierter Ausbau neuer großer Entlastungsstädte bis zu 30 000 Einwohnern durch die einzelnen früher selbständigen Gemeinden ohne erkennbare Prioritäten in der Finanzierung durch Landes- und Bundesbehörden:

Bonn-Tannenbusch

Am Rande der fruchtbaren Kölner Bucht, bevorzugt wegen seiner Lage am Nahverkehr, doch im Gegensatz zu den vorliegenden Zielvorstellungen des Landesentwicklungsplanes, die eine Freihaltung dieses großen Frei- raumes fordern.

Hardtberg/Bonn

Früher Amt Duisdorf, auf den südlichen Randhöhen vor dem Kottenforst in günstiger lokalklimatischer Lage, jedoch bis heute trotz der Konzentration von drei Bundesministerien (Verteidigung, Wirtschaft, Landwirtschaft) ohne ein leistungsfähiges Nahverkehrsmittel.

Meckenheim-Merl

Landkreis Bonn, 20 km westlich der Stadt, konzipiert auf eine S-Bahnstrecke, die heute noch immer fehlt.

Mit der endgültigen Erklärung zur Bundeshauptstadt 1971 setzt in Bonn eine neue Bauwelle ein:

die Bundesministerien suchen nach den Jahren der Provisorien ihre endgültigen Dienstsitze, die nach der Zahl ihrer Mitarbeiter ebenso umfangreichen Spitzenverbände und Lobbyisten, wirtschaftlich oft sehr stark, konzentrieren sich auch aus Städten wie Frankfurt und Düsseldorf in den Bonner Raum und un-

terlaufen mit ihren attraktiven finanziellen Angeboten die langfristigen Ziele der Stadtentwicklung.

Die aufgesplitterte Planungshoheit des Raumes Bonn ließ eine städtebaulich geordnete Gesamtentwicklung nicht zu. 1970 brachte das „LEX BONN“ im Landtag von Nordrhein-Westfalen die kommunale Neugliederung und damit die Eingemeindung der ehemals selbständigen Städte Bonn, Bad Godesberg und Beuel mit Oberkassel und Teilen des Amtes Duisdorf zu einem gemeinsamen Verwaltungs- bereich und Planungsraum.

Zielvorstellungen zur Sicherung des Landschaftsraumes, wie sie in den Entwürfen des Gebietsentwicklungsplanes von Nordrhein-Westfalen, in den Rahmenplänen der beiden Naturparks Kottenforst und Siebengebirge und im Gutachten zur Durchführung einer Bundesgartenschau 1979 in Bonn, Bad Godesberg und Beuel (GREBE 1968) vorliegen, können nun endlich durchgesetzt werden, wenn die zuständigen Entscheidungsgremien es beschließen.

Leider ist auch die Verantwortung des Bundes für diesen Raum erst spät sichtbar geworden. Mit dem Hinweis auf den provisorischen Zustand unterblieben in den ersten Entwicklungsjahren die notwendigen Ordnungsmaßnahmen. Seit einigen Jahren jedoch trägt der Bund einen großen Teil der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, verstärkt nach der Zusammenfassung aller städtebaulichen und planerischen Zuständigkeiten in einem Ministerium (Raumordnung, Städtebau und Bauwesen).

Diese Priorität der Bundeshauptstadt ist auch im Bonner Stadtparlament noch nicht immer spürbar, etwa wenn mit dem Hinweis auf die für eine Stadtentwicklung notwendigen Steuereinnahmen neue Industriegebiete in dem ohnehin schon belasteten Raum ausgewiesen werden.

Der Hinweis auf notwendige Rahmenuntersuchungen und Langzeitprogramme, der auch von der politischen Seite immer wieder gemacht wird, darf jedoch nicht dazu führen, heute bereits notwendige Entscheidungen auf einen späteren Zeitraum zu verschieben.

Der Bund sollte am Beispiel Bonn darstellen, wie eine durch ihn ausgelöste Struktur- und Umweltveränderung eines Raumes nicht zu dessen Zerstörung, sondern zu einer geordneten Entwicklung führt.

Wenn die hohe landschaftliche Qualität des Raumes Bonn nach den bisher schon sehr starken Eingriffen noch gesichert werden soll, so müssen unverzüglich die notwendigen Beschlüsse vollzogen werden.

2. Landschaftsstruktur Raum Bonn

Bonn liegt am Südrand der Kölner Bucht, am Austritt des Rheines aus dem Engtal des Siebengebirges.

So ist der Raum geprägt durch die drei Hauptelemente:

1. den Rhein mit seinen verschiedenen Terrassen und der wechselnd breiten Aue, die nach Norden in Richtung Köln intensiv landwirtschaftlich und gartenbaulich genutzt wird.
2. Die bestimmende, überwiegend bewaldete Hochterrasse, die im Westen noch nahezu geschlossen ausgebildet ist (Naturpark Kottenforst) und nach Norden abgeflacht in das fruchtbare Vorgebirge übergeht.

*) Referat in der Sitzung des Deutschen Rates für Landespflege am 15. Januar 1974 in Bonn.

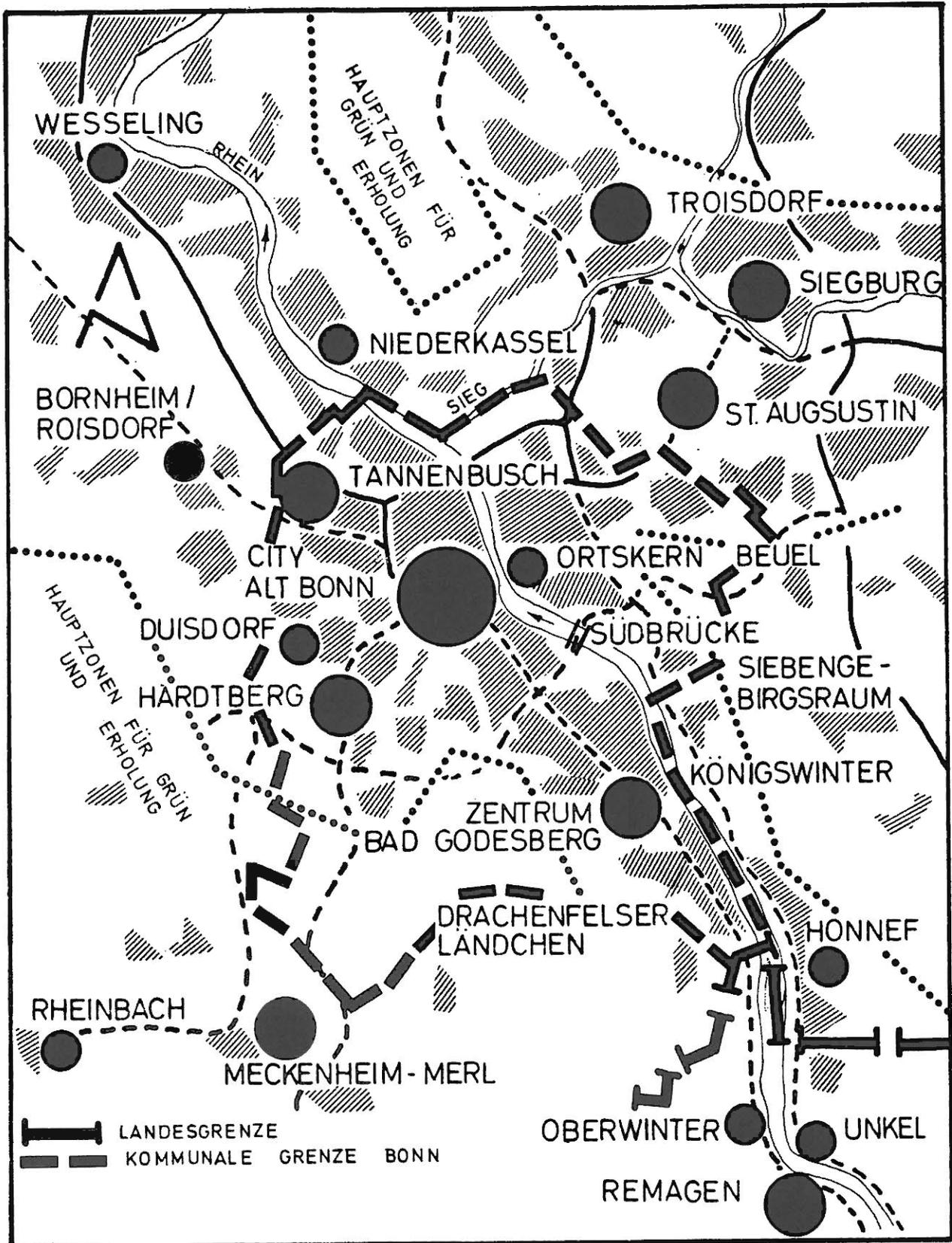


Abb. 1: Das Stadtgebiet von Bonn und die Nachbarstädte im Umland mit ihren Zentren.

- Die rechtsrheinischen Vulkankuppen des Siebengebirges mit Ennert, Kuckstein, Petersberg, Drachenfels und westlich des Rheins dem ausgeprägten Rodderberg.

Die Hauptfläche des bebauten Stadtgebietes der alten Kerne von Bonn und Beuel liegt auf der **Niederterrasse**. Sie fällt an einigen Stellen, so im Bereich Villich-Geislar und dem Bereich Bad Godesberg-Mehlem, deutlich gegen die **Inselterrasse** als letzte Aufschüttung des Rheins ab.

Die Terrassen zu beiden Seiten des Rheines werden von einer Reihe von Bächen zerfurcht:

Hardtbach, Katzenlochbach, Engelbach, Klufterbach, Godesberger und Mehlemer Bach mit ihren Nebenbächen.

Villicher Bach und Anker Bach im Osten vor dem Übergang in die weite wasserreiche Siegaue.

Die beiden Rheinseiten sind durch einen unterschiedlichen Wasserhaushalt gekennzeichnet:

linksrheinisch fällt die Hauptterrasse nach Westen zur Swist ab. Die Wasserführung der Bäche, die die Terrasse in Richtung Bonn zerteilt, ist daher verhältnismäßig gering. Im Bereich der Niederterrasse versickern sie zum Teil im Rheinschotter, die Wassermengen reichen nicht aus, den Grundwasserspiegel hier unabhängig vom Rheinpegel konstant zu halten;

rechtsrheinisch dagegen ist der Wasseranfall der Bäche aus dem Siebengebirgsvorland in Verbindung mit dem Grundwasserstrom aus dem Siegtal so mächtig, daß hier der Grundwasserspiegel verhältnismäßig hoch und vom Rhein unabhängig ist.

Im Bereich der Mittel- und Hauptterrasse bilden die linksrheinischen, zum Teil tief eingeschnittenen Bachtäler die Zugbahnen für Kaltluftströme vom Kottenforster Plateau her und tragen dazu bei, die sommerliche Schwüle des Bonner Stadtklimas zu vermindern. Diese Talräume dürfen nicht durch luftstauende Bebauung abgeriegelt werden, die Bäche sind soweit wie möglich im natürlichen Mäanderverlauf zu erhalten.

Die Forderung nach dem Freihalten der Bachläufe wird auch von der Wasserwirtschaft in Bonn stark unterstützt, um ihre Reinigungskraft zu erhöhen. Ein starkes sommerliches Hochwasser des Godesberger Baches im Stadtgebiet verstärkte eindringlich die Forderung der Landschaftsplanung nach Freihaltung dieser Talräume.

Die durch die Eintiefung des Rheins ausgetrockneten alten **Rheinarme** sind an einigen Stellen der Stadt noch deutlich erkennbar: im Westen der bis 500 m breite und 5 m tiefe alte Rheinarm der Gumme am Fuß des Venusberges, im Norden der Talraum des Rheindorfer Baches. Auch im Beueler Stadtgebiet sind diese Rheinarme noch an einigen Stellen zu erkennen, sie wurden jedoch leider bisher ungenügend in der Stadtplanung berücksichtigt. Beispiele sind die geplante Verbauung der Gumme an der Reuterstraße und Teilbebauungen des Rheinlaufes im Beueler Stadtgebiet.

Siedlungs- und Landschaftsstruktur

Die alten Siedlungsstrukturen des Bonner Raumes sind auf diese großen Landschaftszusammenhänge abgestellt:

Im Osten und Westen die Ketten der Ortslagen am Fuße der Haupt- und Mittelterrasse, wobei die einlaufenden Talräume zunächst freigehalten und erst von einer späteren Bebauung abgeriegelt wurden. Nur die alten Fährdörfer Plittersdorf und Grau-Rheindorf liegen auf einer Inselterrasse direkt am Fluß.

Die Differenzierung der alten Ortskerne, die in dem Siedlungsraum noch deutlich ablesbar ist, wurde von der Landschaftsplanung stark herausgearbeitet, ihre Vorschläge zur Ausbildung von Nebenzentren und Einrichtungen

von Fußgängerzonen werden auch von der Stadtplanung stark unterstützt und sollen im Verlauf weiterer Planungen realisiert werden.

3. Der Landschaftsplan im Prozeß der Stadtentwicklung

Nach der kommunalen Neugliederung von Bonn begannen 1970 die Vorbereitungen zur Stadtentwicklungsplanung. Im Stadtplanungsamt wurde ein eigener Planungsstab eingesetzt. Unter seiner Federführung und im Auftrag von Bund, Land Nordrhein-Westfalen und Stadt Bonn wurden Teiluntersuchungen und Schwerpunktbearbeitungen von außenstehenden Instituten durchgeführt:

Bevölkerungsentwicklung
Dienstleistungen
Zentren, Einzelhandel
Verkehrsplanung
Landschaftsplan
Bundeseinrichtungen
Universitätsentwicklung
PROGNOS AG, Basel
INTERTRAFFIC, Düsseldorf
Prof. TIETZ, Saarbrücken, Prof. GUTHER, Darmstadt
Fa. DORSCH, München
Planungsbüro GREBE, Nürnberg
Prof. GUTHER, Darmstadt
Prof. SPENGLIN, Hannover

Arbeitsgruppen zwischen der Stadt, den Bundes- und Länderbehörden wurden zur Lösung weiterer Schwerpunktaufgaben eingesetzt:

Entwicklung eines öffentlichen Nahverkehrssystems, Zentrumsplanung, Arbeitskreis Bundesbauten.

Dieser Arbeitskreis Bundesbauten hat im September 1970 in zwei mehrtägigen Terminen ein achtzehnköpfiges Beratungsgremium zur Integration der Bundesbauten in die Stadt Bonn einberufen.

Diesem sog. „Expertenkolloquium“ gehörte neben Stadtsoziologen, Stadt- und Verkehrsplanern, Architekten, Kunsthistorikern, Volkswirtschaftlern, Organisationsfachleuten und Juristen des öffentlichen Rechts Reinhard Grebe als Landschaftsarchitekt an.

Die Empfehlungen des Expertenkolloquiums haben entscheidende Impulse in der Stadtentwicklung von Bonn ausgelöst, von denen neben den später zitierten Forderungen zur Landschaftsplanung herausgehoben werden:

- Verzicht auf die Parallelführung einer Schnellstraße zu der ohnehin schon stark trennenden Bahnlinie durch die Städte Bonn und Bad Godesberg hindurch (Problem Gleichlage und Tieflage),
- Konzentration der Bundesbauten im Raume Bad Godesberg-Nord mit ihrer Integration in die Freizeitlandschaft der Rheinaue,
- Konzentration der Siedlungen an einem beschleunigt auszubauenden Nahverkehrsnetz.

Die Entscheidung der Stadt Bonn, die Rheinaue zu einem zentralen Erholungspark in Verbindung mit der Bundesgartenschau 1979 auszubauen, wurden von dem Beratergremium ausdrücklich unterstützt.

Die erste Stufe des Landschaftsplanes wurde nach Abstimmung mit den verschiedenen Planungspartnern und Dienststellen 1971 ausgearbeitet (Planungsbüro GREBE, Nürnberg, Mitarbeiter W. TOMASEK, veröffentlicht Band „Stadtentwicklung Bonn“).

Der Landschaftsplan enthält ein Grobkonzept zur Landschaftsentwicklung für den Gesamttraum, Vorschläge zur städtebaulichen Ordnung der Teilräume, für Schwerpunkte von Sport und Erholung, Kleingärten, Friedhöfe; er nimmt Stellung zu den Ausweisungen der Baugebiete und Verkehrsflächen.

Umfassende ökologische Untersuchungen konnten in der kurzen Bearbeitungszeit nicht erstellt werden, so mußte auf vorliegende Untersuchungen und Ergebnisse aus anderen Räumen zurückgegriffen werden.

Stadtklima

Untersuchungen von EMONDS über die besondere Wirkung von Freiflächen auf das Stadtklima.

Die Empfehlung der Landschaftsplanung, umfassende Untersuchungen anzustellen, ist inzwischen aufgegriffen. Der deutsche Wetterdienst erstellt eine umfangreiche stadtklimatische Analyse, die die bisher vorliegenden Arbeiten weitgehend bestätigt.

Vegetationsuntersuchungen

der Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und Landschaftspflege wurden ausgewertet, die Ergebnisse der Landschaftsplanung mit den zuständigen Bearbeitern abgestimmt.

Lärmschutz

Da die Ergebnisse eines vom Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt gemeinsam in Auftrag gegebenen Lärmschutzgutachtens noch nicht vorlagen, wurden in Verbindung mit dem Institut für Stadthygiene, Köln, (Prof. GUT-HOF) typische Querschnitte von Straßen mit unterschiedlichem Lärmpegel durchgerechnet und hieraus Ziele für die Ausweisung von Wohngebieten und Verkehrswegen entwickelt.

Nach der Vorlage dieser ersten Stufe des Stadtentwicklungsplanes wurden in den Jahren 1972 und 1973 die Vorschläge der Landschaftsplanung in verschiedenen Stufen mit den Planungsstellen der Stadt diskutiert und in den Ende 1973 vorgelegten Entwurf des Flächennutzungsplanes voll eingebaut. Seit November 1973 liegt der Landschaftsplan zum Entwurf des Flächennutzungsplanes als eigenes Planwerk vor. Es wird z. Z. geprüft, wieweit er im Zusammenhang mit dem Flächennutzungsplan veröffentlicht und in das Verfahren gegeben werden kann.

4. Zielvorstellung der Landschaftsplanung für den Raum Bonn

Als Ziel der Landschaftsplanung für Raum und Stadt Bonn wurden von dem Expertenkolloquium, an dem der Verfasser mitarbeitet, folgende Punkte herausgestellt:

1. Einbeziehung des Rheines als wesentliches Landschaftselement in die Stadtentwicklung, d. h. städtebauliche Aufwertung der rechtsrheinischen Bereiche. Wechsel von gebauten Uferstrecken in den Stadtzentren und Naturbereichen: Rheinaue Plittersdorf, Siegmündung. Die Gliederung des Rheintales in Hochufer (Prallhänge) und Flachufer (Gleithänge) ist bei der Bebauung zu berücksichtigen. Die parallel zum Rhein verlaufende wichtige Sichtbeziehung aus der Innenstadt Bonn auf das Siebengebirge muß freigehalten werden.
2. Offenhaltung der Talzone des Rheines und der kleinen, zum Kottenforst (linksrheinisch), Ennert- und Siebengebirge (rechtsrheinisch) auslaufenden Talräume zur Durchlüftung des Stadtgebietes.
3. Nutzung dieser querlaufenden Grünzone zur Stadtgliederung (Beispiel Achse Poppelsdorfer Schloß) und als Aktivzonen mit Erholungs- und Freizeitfunktionen.
4. Keine weitere Ausdehnung der Stadt nach Norden in die Kölner Bucht mit den weiten Entfernungen zu den Naherholungsgebieten. Statt dessen verdichtete Wohngebiete entlang des Vorgebirges, auf den Randhöhen, unter Umständen im Rheintal südlich von Bonn.
5. Erhaltung der gartenbaulich-landwirtschaftlich genutzten Intensivzone mit den hohen Bodenwerten als Gliederungs- und Kontrastzone zwischen der Agglomeration Bonn und den Industriegebieten um Wesseling.

6. Erhaltung der ausgeprägten Landschaftsstruktur im Engtal des Rheines mit den bewaldeten Steilhängen beiderseits des Stromes. Nur in Ausnahmefällen sollten sorgfältig eingefügte, terrassierte Hangbebauungen zugelassen werden.

7. Zulassung von verhältnismäßig dichter und hoher Bebauung der auf dem Hochufer des Rheins liegenden Freiflächen in Beuel-Süd.

8. In der Alt-Bonner Innenstadt Vermeidung größerer Aufbrüche, vor allem in der Form breiter Straßenschluchten und starker Höhenentwicklungen einzelner Bauten; das geschlossene Gefüge darf nicht beeinträchtigt werden. Bad Godesberg, das aus landschaftlichen und baulich-funktionalen Bedingungen heraus eine besonders typische und vielfältige Gestalt entwickelt hat, sollte nur in den dem Regierungsviertel gewidmeten und unmittelbar benachbarten Bereichen einer größeren städtebaulichen Maßstabsveränderung unterworfen werden. Die derzeit betriebene Kernsanierung wird kritisch beurteilt.

9. Verhinderung einer weiteren Zersiedlung der Landschaft in der Region durch ein gutes Angebot attraktiver und preiswerter Wohnanlagen mit Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Entwicklung eines regionalen Siedlungskonzepts unter Einschluß des Landes Rheinland-Pfalz, das die Probleme der Landschaftsentwicklung, der Sicherung und des Ausbaues von Erholungsgebieten und der Agrarstruktur mit einschließt.

Aus der weiteren Bearbeitung des Landschaftsplanes werden stichwortartig weitere Empfehlungen zur Stadtentwicklung genannt:

10. Mitarbeit der Landschaftsplanung auf allen Ebenen der Bauleitplanung und Realisierung der im Landschaftsplan enthaltenen Ziele in der Flächennutzungsplanung sowie in den nachfolgenden Bebauungsplänen. Im Bereich des Entwicklungsgebietes Hardtberg ist diese lückenlose Integration des Landschaftsplanes in die Bauleitplanung ideal erreicht:

Landschaftsplan zum Entwicklungsplan M 1 : 5 000

Landschaftspläne zu den einzelnen Baugebieten, M 1 : 1 000

Stellungnahme zu Teilproblemen wie Verkehrsführung, Ausweisung von Erholungsräumen, Rad- und Fußwegesystemen, großen Bauvorhaben.

11. Gleichrangige Behandlung städtebaulicher, landschaftsplanerischer und architektonischer Kriterien bei der Stadtentwicklung.

Bei allen nachfolgenden Wettbewerben des Bundes (Bundeshauptstadt, Bundestag, Präsidialbereich, Bundesministerium der Verteidigung) sowie bei den großen Wettbewerben der Stadt (Tannenbusch) sind Landschaftsarchitekten als Fachpreisrichter oder Fachberater in das Preisgericht berufen worden. Die Bewertung landschaftlicher Kriterien spielte bei diesen Wettbewerben eine große Rolle.

12. Reduzierung des Autobahnausbauprogrammes, Planung der unbedingt notwendigen Verkehrsstraßen bei weitgehender Erhaltung der Landschaftsstruktur ohne Störung der Wohngebiete.

Die große internationale Verkehrsbedeutung des Rheintales, verstärkt durch die zentrale Bedeutung Bonns, führt zu einer für den Raum und seine Wohnqualitäten kaum mehr tragbaren Konzentration von Verkehrswegen:

B 42 am Fuße des Siebengebirges mit starken Eingriffen in den Hangfuß sowie Zerstörung der alten Baustrukturen der Kommende,

sechsspuriger Ausbau der Bundesautobahn Bonn-Köln,

westlicher Autobahnring mit großen Beanspruchungen in diesem wertvollen landwirtschaftlichen Anbaubereich.

Verschiedene Vorschläge der Landschaftsplanung führten nach ihrer Überprüfung durch die Verkehrsplanung zum Verzicht auf den Ausbau von bereits geplanten Straßen:

Autobahnquerspange entlang des Dransdorfer Baches, Überquerung des Katzenlochbach-Tales.

Die Forderungen nach einem Verzicht auf einen Straßenausbau entlang des Villicher Baches, nach einer Führung der Autobahnquerspange im Tunnel durch den Kottenforst sind noch nicht ausdiskutiert.

13. Konzentration der Bauentwicklung an den Haltepunkten der Schnellbahnen, keine weitere Zersiedlung der wertvollen stadtnahen Landschaftsräume. Der weite Freiraum, der zwischen Bonn und Köln mit seiner besonderen Bedeutung für das Klima dieses Raumes liegt, bietet bei seiner vorzüglichen Erschließung durch drei Schnellbahnsysteme so günstige Voraussetzungen, daß die landschaftsplanerischen Zielvorstellungen zur Freihaltung dieses Raumes nur schwer durchgesetzt werden können, obwohl sie auch von der Regionalplanung gefordert werden.
14. Keine weitere Ansiedlung emittierender Industrien im Raume Bonn mit ihren negativen Auswirkungen auf das Stadtklima, volle Durchgängigkeit am Rheinufer, auch im Bereich der hier angesiedelten Industrien.
15. Erhaltung und Ergänzung der stadtbildprägenden Allee-systeme:
 - Bonn
 - Godesberg
 - Röttgen
 - Stadtring
 - Poppelsdorfer Allee
 - Radialalleen zum Rhein
 - Rasterpflanzungen in den Zwischenbereichen
 - Achsen-system am Jagdschloß
16. Entwicklung eines weitgehend verkehrsfreien Fußgänger-systems aus den Siedlungsbereichen in die freie Landschaft entlang natürlicher Leitlinien:
 - Talräume, Hangkanten, Bachläufe, Rheinufer.
17. Einbeziehen halböffentlicher und privater Freiräume in das Grünflächenkonzept der Stadt und ihre zumindest teilweise Öffnung für die Bürger. Die zahlreichen Verwaltungsgebäude, oft in großen, manchmal repräsentativen grünen Freiräumen bieten gerade in Bonn hierzu vorzügliche Ansätze.
18. Aktivierung periodisch ungenutzter Stadtflächen (Abbruchgebiete, geplante Erweiterungszonen für Gewerbe und Industrie) für das Spiel der Kinder, insbesondere in den durch Grün unversorgten Stadtbereichen.
19. Aktivierung geschlossener Naherholungsgebiete in den Talräumen, insbesondere des Katzenlochbach-Tales, des Hardtbaches und der Siegaue, bei voller Erhaltung ihrer landschaftlich wertvollen Substanz.
20. Mitarbeit der gerade im Bonner Raum stark interessierten Bürgerschaft in die Aufgaben der Stadt- und Landschaftsentwicklung. Von den Bürgerinitiativen, von denen besonders die Aktionen Tieflage und Schnellstraße Bad Godesberg zu nennen sind, sind mit bemerkenswertem Engagement und einer großen Sachkenntnis wertvolle Vorschläge zur Stadtentwicklung eingebracht. Bund und Stadt haben nach anfänglichem Zögern diese Initiativen zumindest teilweise in die Entscheidungsphasen eingebaut. Wünschenswert ist eine noch stärkere Diskussion auch in den einzelnen Stadtbereichen während der Aufstellung der Flächennutzungsplanung.

Jede Stadtentwicklung ist ein permanenter Prozeß, bei dem neben den physikalischen und ökologischen Vorgaben des

Raumes die sozio-ökonomischen Probleme eine entscheidende Rolle spielen. In Verdichtungsgebieten mit ihrem starken Druck auf die Landschaft dürfen diese Ziele jedoch nicht einseitigen Vorrang haben. So werden am Schluß einige bisher unerfüllte Forderungen der Landschaftsplanung an die Entwicklung des Bonner Raumes genannt:

1. Bewußte Einschränkung des Individualverkehrs mit seinen hohen Ansprüchen an Fahr- und Parkplätze, insbesondere bei der starken Konzentration der Bundesbehörden mit ihren hohen Beschäftigungszahlen. Der Vorschlag des Expertenkollegiums an den Bund, seinen Mitarbeitern eine stärkere Benützung öffentlicher Verkehrsmittel zu empfehlen und die von der Bauordnung verlangten Abstellplätze erst gar nicht zu bauen, wurden vom Bund 1971 mit dem Hinweis auf die Freizügigkeit bei der Wahl der Verkehrsmittel noch nicht erfüllt. Mit der erkennbaren Energieverknappung scheint sich hier aber der Maßstab verschoben zu haben; auch das zunehmende Umweltbewußtsein hat erkennbare Erfolge erzielt. So wurde im Dez. 73 bei dem Wettbewerb des Verteidigungsministeriums ausdrücklich auf die Bevorzugung der Nahverkehrsmittel hingewiesen. Über 70 % der nahezu 8000 Bediensteten des Hauses haben auf Befragen geantwortet, daß sie öffentliche Verkehrsmittel annehmen würden, falls sie in ausreichender Qualität bereitgestellt werden.
2. Stärkere Beteiligung des Bundes an der Erstellung der infrastrukturellen Einrichtungen auch für die Freiflächen im Rahmen seiner Daseinsfürsorge für die Mitarbeiter.
3. Verstärkte Lärmschutzmaßnahmen an den Schnellstraßen im Stadtgebiet, Verzicht auf Bebauung in unmittelbarer Straßennähe.
4. Freihalten der Talräume und Hangkanten von jeder baulichen Entwicklung, insbesondere im Raum Godesberg und Mehlem.
5. Verlagerung des Zementwerkes Oberkassel mit seinen starken Emissionen aus dem klimatisch kritischen Raum Bonn.
6. Sicherung des Naturdenkmales Rodderberg vor weiterem Kiesabbau, insbesondere auch im benachbarten Land Rheinland-Pfalz.
7. Erhaltung der landwirtschaftlichen und gartenbaulichen Intensivnutzung in den Talräumen, insbesondere Katzenlochbach-Tal und Angerberger-Tal (Angerberger Hof), modellhafte Entwicklung von geeigneten Betriebsformen. Diese Empfehlung wurde auch an den Deutschen Bauernverband gegeben, der im Raume Lengsdorf die Errichtung eines landwirtschaftlichen Zentrums plant und hier in unmittelbarer Stadtnähe den Beitrag der Landwirtschaft zur Stadtentwicklung demonstrieren sollte.

5. Zusammenfassung

Der Landschaftsplan im Rahmen der Stadtentwicklung von Bonn stellt ein Grundkonzept dar, das bei der weiteren Entwicklung des Gesamt-raumes und seiner Teilbereiche fortgeschrieben werden muß.

Der Bund, der mit der Wahl Bonns zur Bundeshauptstadt eine starke Entwicklung in diesem Raum ausgelöst hat, hat auch die Verpflichtung, diese Entwicklung unter stärkerem Engagement in geordnete Bahnen zu lenken, um die von ihm entwickelten Zielvorstellungen zur Umweltsicherung und Lebensqualität auch und gerade in seinem unmittelbaren Einflußbereich verstärkt durchzusetzen.

Neben einer Reihe weiterführender Untersuchungen zu den Umweltbelastungen müssen auch die Planungsinstrumente der Stadt sowohl auf dem Gebiet der Stadtentwicklung als auch der Landschafts- und Freiflächenplanung stärker ausgebaut werden.

Städtebauseminar „Bonn – Stadt und Hauptstadt“

Im Wintersemester 1976/77 veranstaltete das Institut für Städtebau, Bodenordnung u. Kulturtechnik der Universität Bonn zusammen mit dem Architekten- und Ingenieurverein Bonn, den örtlichen Gliederungen des Bundes Deutscher Architekten, des Bundes Deutscher Baumeister, der Vereinigung beratender Ingenieure des Vereins Deutscher Ingenieure der Vereinigung Freischaffender Architekten und der Vereinigung von Straßenbau- und Verkehrsingenieuren ein Städtebauseminar. Dieses Seminar stand unter dem Oberthema „Bonn – Stadt und Hauptstadt“.

Im Wintersemester 1975/76 war bereits ein Seminar mit einer allgemeinen Themenstellung „Alte Städte – neue Heimat“ durchgeführt worden. Dabei hatte es ich gezeigt, daß ein erhebliches Interesse bestand, planerische Probleme des Bonner Raumes zu behandeln. Dementsprechend wurde das Programm des Seminars 76/77 zusammengestellt. Es sollte Beiträge liefern zur Versachlichung der Diskussion über die schwerwiegenden Planungsprobleme in Bonn und im Umland der Stadt. Außerdem sollten die Seminare den interdisziplinären Gedankenaustausch anregen und zusätzliche Informationen vermitteln, um die Transparenz der Planungsgrundsätze zu erhöhen und die Verbindung zwischen Theorie und Praxis zu verbessern.

Das Seminar bestand aus sechs Einzelvorträgen, an die sich eine Podiumsdiskussion anschloß.

Der erste Vortrag (2. 11. 1976) von EDMUND GASSNER behandelte die „Städtebaugeschichtliche Entwicklung Bonns“. In diesem Eröffnungsvortrag wurde die Entwicklung der Stadt Bonn bis zum Jahre 1949 dargestellt. Eine ausführliche Abhandlung des Referenten findet sich an anderer Stelle dieses Heftes.

Im zweiten Vortrag sprach PAUL EPPING (16. 11. 1976) zum Thema „Planerische Leitlinien Bonns“. Der Ltd. Baudirektor des Bonner Planungsamtes, der an anderer Stelle dieses Heftes über die neuere Entwicklung berichtet, referierte über die sich wandelnden Zielvorstellungen in der städtebaulichen Planung für Bonn. Aufsehen erregte er vor allem dadurch, daß er den Stadthausneubau eine „städtebauliche Todsünde“ nannte, eine Äußerung, die offensichtlich manchen Kommunalpolitiker doch stark verunsichert hat, wie aus der Zeitungsberichterstattung hervorging.

In der anschließenden Diskussion ging es in erster Linie um planerische Einzelfragen im Raume Bonn, so vor allem um die Überbauung des Bahnhofsvorplatzes und um die Führung des City-Ringes in diesem Bereich.

Das dritte Referat (30. 11. 1976) von REINHARD GREBE, Nürnberg, befaßte sich mit den „Naturräumlichen Gegebenheiten Bonns als planerische Rahmenbedingungen“. Hier wurde klargemacht, daß Planung nicht zwangsläufig die Zerstörung einer Landschaft zur Folge haben muß. Der Referent erläuterte die Hauptelemente des Bonner Landschaftsraumes, nämlich den Rhein, die Hochterrasse und die Vulkankuppen in der Umgebung. Dieser Landschaftsraum besitze eine hohe Vielfalt, die Grenz- und Übergangselemente seien außerordentlich reich. Ausgehend von den naturräumlichen Gegebenheiten seien nun die Planungsziele zu entwickeln, von denen insbesondere die

Freihaltung der Rheinaue und der Seitentäler sowie die Erhaltung des Waldbestandes hervorzuheben seien. Aus diesen Vorgaben ergäben sich naturgemäß erhebliche Konsequenzen für die Bauleitplanung und insbesondere auch für die Verkehrsplanung. Man müsse auch über den Maßstab des Flächennutzungsplanes bzw. des Landschaftsplanes hinausgehen und für Teilbereiche die Ziele des Landschaftsplanes in größerem Maßstab konkretisieren. Diese Vorschläge sollten dann auch mit den betroffenen Bürgern diskutiert werden.

Das folgende Referat von HERBERT STRACK (14. 12. 1976) befaßte sich mit den „Verkehrsplanerischen Problemen Bonns“. Diese werden vor allen Dingen durch die geographische Lage sowie durch die besonders ungünstigen klimatischen Voraussetzungen geprägt. Nach Ansicht des Referenten wird diese Tatsache in den bekannten vorliegenden Planungen nicht entsprechend berücksichtigt. Es wurden daher eine Reihe von Forderungen aufgestellt, die abweichend vom Flächennutzungsplan bzw. von der Planung der Bundesfernstraßen folgende Zielsetzungen hatten:

- keine durchgehende Ost-West-Autobahn (A 56); städtische Verkehrsstraßen, die an die Stelle der A 56 treten sollen, müssen durch den Venusberg und den Ennert als Tunnel geführt werden;
- die geplante Nord-West-Tangente in Bonn sollte nicht autobahnmäßig ausgebaut werden;
- Ausbau der B 9 als Stadtstraße mit Tunnelstrecken im Bereich Reuterstraße und in Bad Godesberg;
- kein vierspuriger Ausbau der B 9 in Richtung Süden;
- auf die Bedürfnisse der Stadt Bonn ausgerichteter Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrssystems mit einer Stadtbahn als Grundgerüst und Buslinien als Zubringer.

Anhand von Beispielen wurden zusätzlich gute, aber auch schlechte Lösungen für lokale verkehrsplanerische Probleme dargestellt.

In der anschließenden Diskussion zeigte es sich, daß die meist fachkundigen Zuhörer die bekannten Planungen der Stadt bzw. sonstiger Planungsträger ebenfalls sehr kritisch sehen und sie zu einem erheblichen Teil ablehnen.

„Fragen der Stadtgestalt und Stadtentwicklung Bonns als Bundeshauptstadt“ behandelte FRIEDRICH SPENGELIN, Hannover, (11. 1. 1977). Nach einigen allgemeinen Ausführungen zur Situation im Städtebau ging der Referent zunächst auf die planerische Entwicklung im Regierungsviertel ein. Er zeigte die verschiedenen Stationen, die schließlich zu dem jetzt vorliegenden Konzept geführt haben.

Wegen der überaus heftigen Kritik an den von Spengelin verfaßten Plänen zur Überbauung des Bahnhof-Vorplatzes ging der Referent auch auf dieses Thema ein. Nach seiner Meinung wurde hier der richtige Weg zwischen Tradition und Innovation gewählt, weil die aus dem Mittelalter stammende Raumfolge der Bonner Plätze mit neuzeitlichen Mitteln verlängert werde. Der Straßenverkehr vor dem Bahnhof müsse verschwinden, freilich wurden dazu keine Überlegungen mitgeteilt.

In der anschließenden Diskussion, die sich in erster Linie mit der Gestaltung des Bahnhof-Vorplatzes befaßte, fand der Referent heftigste Kritik. Sowohl aus gestalterischen wie auch aus funktionalen Gründen lehnten die Diskussionsredner das „Spengelingäßchen“ strikt ab; eine Übereinstimmung zwischen Referent und Planer einerseits und Zuhörerschaft andererseits war nicht zu erzielen. Es kam sogar zu Buh-Rufen, als der Vortragende anhand von Fotomontagen nachweisen wollte, daß die Bahnhofüberbauung sich in das Stadtbild einpasse.

Das Thema „Neugestaltung des Bundesbezirks“ konnte in der Diskussion nur kurz behandelt werden. Immerhin wurde deutlich, daß die Zuhörerschaft es nicht versteht, daß zwischen Stadt und Bund keine Einigung zu erzielen sei.

Als letzter referierte ERNST RÖDEL (25. 1. 1977), Bezirksplaner des Regierungs-Bezirks Köln, zum Thema „Bonn und sein Umland aus regionalplanerischer Sicht“. In diesem Vortrag standen die regionalplanerischen Aussagen für den Raum Bonn im Vordergrund. Der Referent befaßte sich außerdem mit den gesetzlichen Möglichkeiten, die städtebauliche Entwicklung Bonns zu lenken und zu leiten. Er führte u. a. aus, daß man heute nicht mehr eine so große Massierung von Entwicklungsgebieten im Bonner Raum akzeptieren würde.

Bei der anschließenden Diskussion wurden insbesondere die Fragen über „Einkaufsmärkte auf der grünen Wiese“ diskutiert.

Den Abschluß der Vortragsreihe bildete eine PODIUMSDISKUSSION zur Frage „Bundeshauptstadt Bonn – Metropole oder Provinz?“. Die Durchführung dieser Veranstaltung war lange Zeit fraglich, weil sich wegen der zwischen Bund und Stadt umstrittenen Fragen des Standortes neuer Ministerien, der Gestaltung des Bundesdistriktes und der Finanzierung ein gespanntes Verhältnis ergeben hatte. Vor allem wehrte sich der Bund gegen den Vorwurf, er habe kein Konzept für den Ausbau seiner Einrichtungen; gleichzeitig wurde jedoch argumentiert, die Vorbereitungszeit bis zum Beginn der Diskussion sei für den Bund zu kurz. Aus diesem Grunde lehnte es der Bund zunächst ab, einen Vertreter für die Diskussion zu benennen; daraufhin zog der Oberbürgermeister von Bonn seine Zusage ebenfalls zurück. Die Veranstalter sahen sich nun in die peinliche Lage versetzt, die übrigen Teilnehmer an der Podiumsdiskussion wieder auszuladen. Dabei handelte es sich um Bundestagsabgeordnete, Architekturkritiker und Journalisten.

Schließlich – nachdem die Presse diese Vorgänge entsprechend hochgespielt hatte – kam dann das Gespräch doch noch zustande.

Teilnehmer waren Staatssekretär Dr. HUBERT ABRESS vom Bundesbauministerium, Oberbürgermeister Dr. HANS DANIELS, Dr. JOSEF RULAND, Geschäftsführer des Rheinischen Vereins für Denkmalpflege und Landschaftsschutz, EBERHARD SCHULZ von der Frankfurter Allgemeine Zeitung, Dr. OSKAR SCHNEIDER, Mitglied des Deutschen Bundestages und Vorsitzender des entsprechenden Ausschusses sowie Prof. PETER ZLONICKY, Universität

Dortmund. Die außerordentlich gut besuchte Veranstaltung brachte eine Übereinstimmung aller Diskussionsteilnehmer, daß Bonn zwar nicht Metropole, aber doch politische Hauptstadt der Bundesrepublik werden soll. Sicher könne man sich nicht damit zufrieden geben, daß Bonn zur Provinz gezählt werden müsse.

Nach dieser Einigung über Grundsätze ließ der Gesprächsleiter Dipl.-Ing. ERNST JANN, Bonn, dann Einzelbereiche behandeln.

Im Vordergrund stand dabei die Gestaltung des Regierungsviertels, angesprochen wurden aber auch die Frage der Tieferlegung der Bundesbahn, der Denkmalschutz und die Verantwortung der Planer und Architekten.

Die Diskussion mit den Zuhörern brachte dann Themen, die beim Podium nicht im Vordergrund gestanden hatten. Kritik an Bauten und Planungen der Stadt und des Bundes, teilweise sehr scharf formuliert, überwog.

Die gesamte Seminarveranstaltung stieß auf lebhaftes Interesse der Bürgerschaft. Im Durchschnitt kamen immerhin über 150 Personen zu den Einzelvorträgen; die Schlußveranstaltung im größten Hörsaal der Universität fand Interesse bei über 600 Bürgern. Das Echo, das die einzelnen Vorträge und die Schlußveranstaltung in der Lokalpresse fanden, war bedeutend; über die Podiumsdiskussion wurde sogar in überregionalen Zeitungen berichtet.

Über die Auswirkungen des Seminars in der städtebaulichen Praxis kann man naturgemäß nur Vermutungen anstellen. Immerhin dürfte es die Verantwortlichen in den Bundesministerien und die Kommunalpolitiker nachdenklich stimmen, daß viele Maßnahmen in den Fachkreisen und von der interessierten Bürgerschaft kritisiert, ja sogar heftig abgelehnt werden. Ein Musterbeispiel hierfür ist die Diskussion um die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes, der in der geplanten Form von allen, außer vom Planer und dem zuständigen Amtsleiter, abgelehnt wurde.

Kurz nach Abschluß des Seminars hat der Rat der Stadt Bonn beschlossen, die Bahnhofsvorplatzbebauung in der einmal begonnenen Art und Weise weiterzuführen. Alle Bedenken wurden beiseite geschoben, weil man befürchtete, daß hohe Rechnungen über Planungsschäden die Stadt finanziell belasten könnten.

Die im Rahmen des Städtebau-Seminars gegen dieses Projekt vorgebrachte, überwiegend sachlich fundierte Kritik hat also keine Früchte getragen; wie die Entwicklung in anderen, ebenfalls umstrittenen Bereichen weitergehen wird, steht dahin. Ist das Anlaß zu Resignation oder ist es ein Grund mehr, ähnliche Veranstaltungen durchzuführen? Kann es gelingen, ein Forum zu schaffen, das Kommunalpolitikern und Vertretern von Bürgerinitiativen die Möglichkeit gibt, sachlich miteinander zu diskutieren? Werden gerade die Stadt- und Bezirksverordneten die Möglichkeit nutzen, sich weiterzubilden?

Es ist nicht möglich, diese Fragen eindeutig zu beantworten. Man kann nur hoffen, daß das Städtebauseminar aber doch dazu beiträgt, künftig gründlicher über städtebauliche Planungen und ihre Auswirkungen nachzudenken und Fehler zu vermeiden.

Klimatisch-lufthygienische Sachverhalte und Folgerungen zur Stadtplanung in Bonn

Schon lange bevor Bonn Bundeshauptstadt wurde, hatten alteingesessene Bonner und besonders auch Besucher der Stadt über eigenartige, die menschliche Gesundheit belastende Seiten des Bonner Klimas geklagt. In mehreren Untersuchungen, nachzulesen zuletzt bei SPERBER (1976), wurde der Sache nachgegangen. Tatsächlich stellten sich immer wieder einige schwerwiegende klimatisch-lufthygienische Besonderheiten heraus, die bei der städtebaulichen Planung im Bonner Raum unbedingt Beachtung finden sollten.

Hier sollen fünf von diesen Sachverhalten herausgegriffen und dargestellt werden. Weiter sollen daraus Folgerungen für die Planung gezogen werden. Bei diesen Besonderheiten handelt es sich in verkürzter Bezeichnung

- um die eigenartige Reliefsituation,
- die überaus große Häufigkeit von Windstillen,
- die abnorm niedrige Abkühlungsgröße,
- die große Häufigkeit und Intensität von „Schwüle“-terminen und
- um das anscheinend unnormal große Verhältnis von Immissionen zu Emissionen im engeren Bonner Stadt-
raum.

Die Besonderheit der Reliefsituation ist vermutlich die Hauptursache für die anderen genannten Eigenarten. Sie läßt sich kurz so beschreiben und aus den Abbildungen 1 und 4 entnehmen:

Bonn liegt dort, wo das Mittelrhein-Engtal sich nach Norden trichterförmig ausweitet zur Kölner Bucht. Der Rhein ist hier etwa 400 m breit. Der Talboden liegt bei rund 60 m über dem Meeresspiegel (NN) und ist an der engsten Stelle im Bonner Stadtgebiet etwa 2,4 km breit. Kreuzberg und Venusberg im Westen und der Ennert im Osten bilden die beiden Eckpunkte der Randhöhen, die von Süden her das Rheintal begleiten. Der Kreuzberg ist 156 m (ü. NN) hoch, der Venusberg 170 m und der Ennert 151 m.

Gleich östlich anschließend an den Fuß des langgestreckten Venusberg-Hanges findet sich die Gumme, eine heute trockene Altwasser-Rinne des Rheines (s. Abb. 1). Sie erstreckt sich bis zu 5 m tief, maximal 300 m breit, mehrere Kilometer lang, wenn auch heute oft schwer erkennbar durch sehr dicht bebaute Gebiete der Stadt. Zwischen Gumme und Rhein liegt die flache Sandbank, auf der die Römer ihr Lager, den Ursprung der Stadt Bonn gründeten. Hier war ein Engpaß gegeben, der allen rheinparallelen Landverkehr zwang, zwischen der damals sumpfigen Gumme und dem offenen Wasser des Rheines über die schmale Sandbank zu ziehen.

Die fünf klimatisch wirksamsten, vom Relief herrührenden Momente des engeren Altbonner Raumes sind: Trichter-
bucht, Gummegraben, Steilhänge von Venusberg und Kreuzberg, Melbtal zwischen den beiden (s. Abb. 1) und schließlich natürlich die Rheinnähe.

Es ist großenteils wohl als Folge dieser besonderen Reliefsituation aufzufassen, daß alle Untersuchungen von Aufzeichnungen der Häufigkeit von Windstillen für Bonner Stationen überaus große Werte ergaben.

Schon 1949 beobachtete man an der damaligen Wetter-
warte Bonn an der Landwirtschaftskammer, Endenicher Straße, an 36 % aller Beobachtungstermine Windstille. Die entsprechenden Zahlen dieses Jahres lauteten für Leverkusen 2 %, Aachen 1 %, Essen 9 %, Hamburg 11 %. Bonn

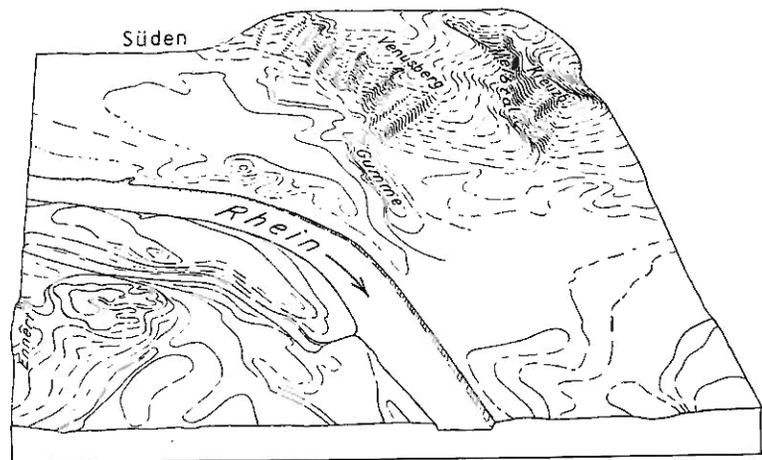
war damit im Jahre 1949 die „windstillste“ unter allen 80 damaligen Beobachtungsstationen des nordwestdeutschen Raumes. Allerdings muß dazu gesagt werden, daß von diesen 80 Stationen sehr viele als Freilandstationen bezeichnet werden müssen, während Bonn-Endenicher Straße eine ausgesprochene Stadtrand-Station darstellte. Im folgenden Jahr, also auch noch vor dem großen Bau-Boom in Bonn, hatten nur 9 von den damaligen 193 Beobachtungsstationen im nordwestdeutschen und süddeutschen Raum mehr Windstillen als Bonn-Endenicher Straße, hier waren es 35 %. Mehr Windstillen gab es in Ulm, Aschaffenburg und Passau.

Während man aus den Beobachtungsreihen der Jahre 1949 bis 1950 errechnet, daß Bonn-Endenicher Straße 18, beziehungsweise 29mal mehr Windstillen hatte als zum Beispiel Leverkusen, ergibt sich für spätere Jahre, nämlich für 1959 bis 1968 (bzw. 1961 bis 1970) sogar ein Verhältnis von 105 : 1, (Amtl. Gutachten des Deutschen Wetterdienstes, 1972, Tab. 13 und 14). Bonn-Endenicher Straße hatte also 105mal mehr Windstillen-Termine als Leverkusen.

Aber nicht nur im Maß der Windstillen-Häufigkeit, sondern auch bei der mittleren Windgeschwindigkeit zeigt sich die extrem windschwache Lage Bonns. So hatte Porz-Wahn in einer verglichenen Periode von 6 Monaten der Jahre 1952/53 eine um 45 % größere Windgeschwindigkeit als Bonn-Endenicher Straße. Aachen-Observatorium hatte in einer anderen verglichenen Periode 1952/64 36 % mehr an Windgeschwindigkeit. Schon für das nur 12 km in südwestlicher Richtung entfernte Meckenheim konnte aus einer Meßreihe von zwölf Monaten der Jahre 1971/72 eine um 52 % größere mittlere Windgeschwindigkeit als in Bonn-Friesdorf errechnet werden.

Diese ausführliche Darlegung der Windschwäche der Bonner Situation hat den Sinn, zu erreichen, daß durch planerische Maßnahmen Verbesserungen der Ventilation, mindestens aber keine weiteren Verschlechterungen verursacht werden. Die hier vorliegende Ventilationsschwäche ist unter anderem deshalb so verhängnisvoll, weil zum Beispiel die Konzentration von Kohlenmonoxid in Stadtstraßen mit verringerter Windgeschwindigkeit ganz entscheidend zu-

Abb. 1 Relief der Bonner Bucht.



nimmt. In Abbildung 2 ist der Zusammenhang dargestellt, wie er aus 3 000 Halbstundenwerten, gemessen in 63 Kölner Straßen, gefolgert wurde. Bei halbiertem Windgeschwindigkeit ist also in Straßen mit 50 bis 80 % größerer CO-Konzentration zu rechnen (DEIMEL 1974).

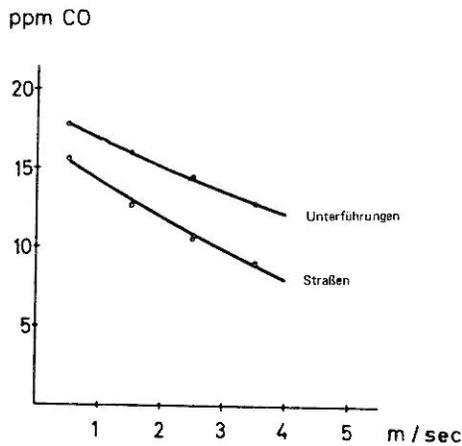


Abb. 2 Die CO-Konzentration in Abhängigkeit von der Windgeschwindigkeit (Meßzeit 1967 bis 1969) (DEIMEL, M. 1974).

Als Begründung für die Windschwäche Bonns muß man wohl vor allem die Tatsache anführen, daß die Lage der Stadt Bonn in der Trichterbucht bewirkt, daß das Stadtgebiet, soweit es Tallage hat, für alle Luftbewegungen aus den Richtungen von West über Südwest, Süd, Südost, Ost bis Nordost im Windschatten von 100 m bis 300 m hohen, nahe benachbarten Bergen liegt. Aus den genannten Richtungen kommen aber im 30jährigen Mittel etwa 80 % aller Winde, wenn man eine Windrose aus einer Lage, die kleinräumig nicht windgeschützt ist, also etwa aus dem benachbarten Euskirchen oder Düren zugrunde legt.

Anscheinend gleitet die schnellere Höhenströmung über Bonn ausgeprägter als über andere Städte hinweg. Seltener als anderswo greift die schneller bewegte und weniger verunreinigte Luft aus Höhen von 200 bis 400 m hinunter bis in das Straßenniveau. Für einen solchen Sachverhalt sprechen auch die reichhaltigen Ergebnisse der Fesselbal-

lon-Aufstiege, über die in dem Amtlichen Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (1972) berichtet wird.

Als eine Begründung dafür, daß dieses Durchgreifen der Höhenströmung in Bonn seltener und schwächer als anderswo geschieht, kann man weiter noch anführen, daß die Höhen im Westen und Südwesten von Bonn nichts anderes sind, als die östlichsten Teile einer mehr als 6 km breiten alten Hauptterrasse des Rheines. Sie bilden daher eine fast tischebene Platte mit leichter Neigung nach Norden. Bei Bonn liegt ihre Höhe bei 160 bis 170 m über NN. Aller Wind aus Richtung West-Nordwest bis Süd, und das sind schätzungsweise zunächst 55 bis 60 %, kommt also über eine breite, fast ebene Fläche zur Hangkante von Venusberg und Kreuzberg und setzt aus Trägheitsgründen über das Luftpaket weg, das stagnierend über der Stadt Bonn liegt. Man könnte hier von „makro-laminarem“ Überströmen sprechen. Gäbe es hingegen in westlicher Richtung Bonn vorgelagert Landschaften, die ungleichmäßiger von Bergen und Tälern geprägt wären, dann würde die Luftströmung wohl mit mehr „Makro-Turbulenz“ häufiger und intensiver bis in das Straßenniveau der Stadtteile auf dem Talboden durchschlagen.

Weitgehend als Folge der geringen Ventilation muß die Tatsache angesehen werden, daß Bonn im Maß der Feuchten Abkühlungsgröße (nach ROBITZSCH 1930) im Mittel der Zeit von September 1949 bis Dezember 1952 zu 30 % schlechter erwärmt wurde als Essen, wie Abbildung 3 es zeigt.

In dem oben schon zitierten Amtlichen Gutachten (1972) heißt es auf Seite 7: „Die thermische Begünstigung, von der vor allem die Land- und Forstwirtschaft profitiert, hat aber auch negative Auswirkungen. So ist z. B. die Wärmebelastung für den Menschen im Bonner Raum, insbesondere im Rheintal, wesentlich größer als im nordwestdeutschen Flachland oder in der Münsterländer Bucht. Mittags und nachmittags befinden sich die Nieder- und Mittelterrasse im langjährigen Durchschnitt an 30 bis 31 Tagen im Bereich des Überhitzungsklimas und weisen damit die größte Häufigkeit dieses biometeorologischen Klimabereiches von ganz Nordrhein-Westfalen auf (Tab. 8 a, b, c).“

In Bad Salzuflen, das in dem Amtlichen Gutachten (1972) zum Vergleich herangezogen wird, sind mittags – verglichen mit Bonn-Friesdorf – nur 55 % der Tage mit Überhitzungsklima gemessen worden.

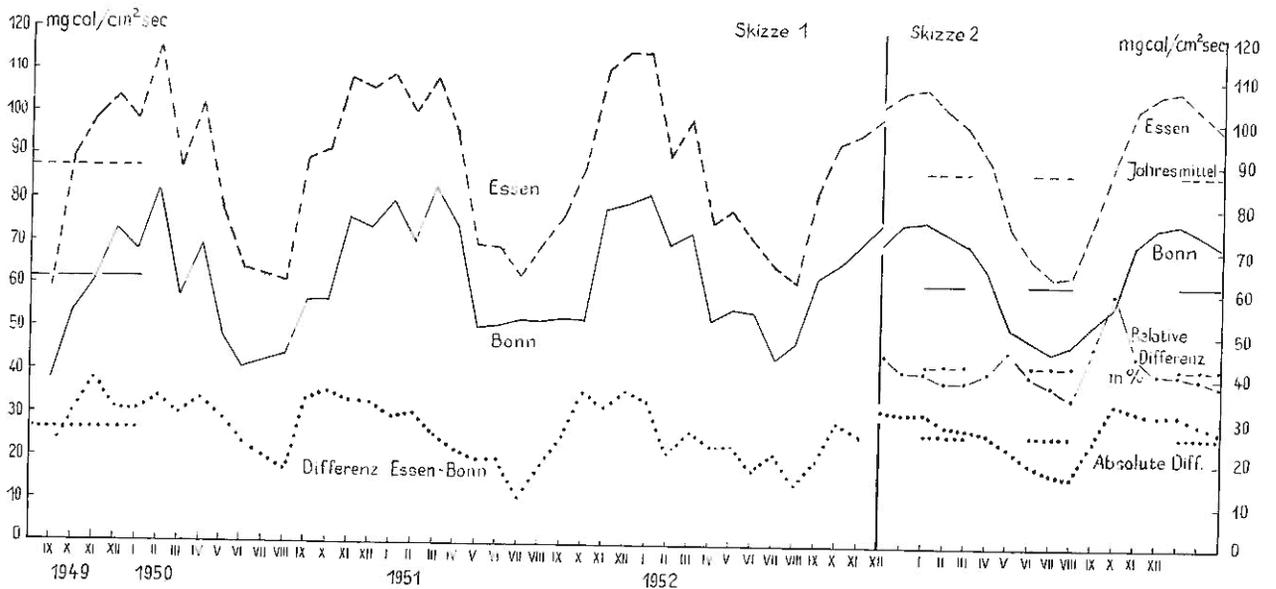


Abb. 3 Monatsmittel der Feuchten Abkühlungsgröße A_f (nach ROBITZSCH, 1930) in Bonn und Essen (Skizze 1). Jahresgang von A_f 1949–1952 (Skizze 2).

Als vierter Komplex extremer stadtklimatischer Verhältnisse in Bonn ist die große Häufigkeit von „Schwüle“-Situationen zu nennen. Nach einer ganzen Reihe von Autoren (zitiert in HAVLIK 1976), kann man einen Dampfdruck von $\geq 14,1$ als Schwüle-Grenzwert bezeichnen. Wenn der in der Umgebung herrschende Dampfdruck größer als 14,1 Torr ist, kann der Mensch seine lebensnotwendige Entwärmung nicht mehr großflächig durch Haut-Transpiration bewerkstelligen, wie dies sonst zu großen Teilen geschieht. Dieser Zustand der Umgebung und des Körpers wird als Schwüle empfunden. Die vor allem in

mittleren Breiten, aber auch in anderen Regionen vielfach bestätigte, erstaunliche Konstanz des Wertes von 14,1 hängt zusammen mit der Konstanz der Körperkern-Temperatur des Menschen bei 37°C . In der Häufigkeit der „Schwületeage“ nach dieser Definition lag Bonn-Friesdorf im Mittel der Jahre 1947 bis 1951 mit Abstand an der Spitze unter 58 verglichenen Stationen aus Süd- und Westdeutschland. Bonn-Friesdorf hatte schon damals 35,6 Schwületeage je Jahr, Forchheim und Karlsruhe an zweiter und dritter Stelle hatten 30,2 d/a und 25,0 d/a. Die vielleicht interessierenden Vergleichszahlen

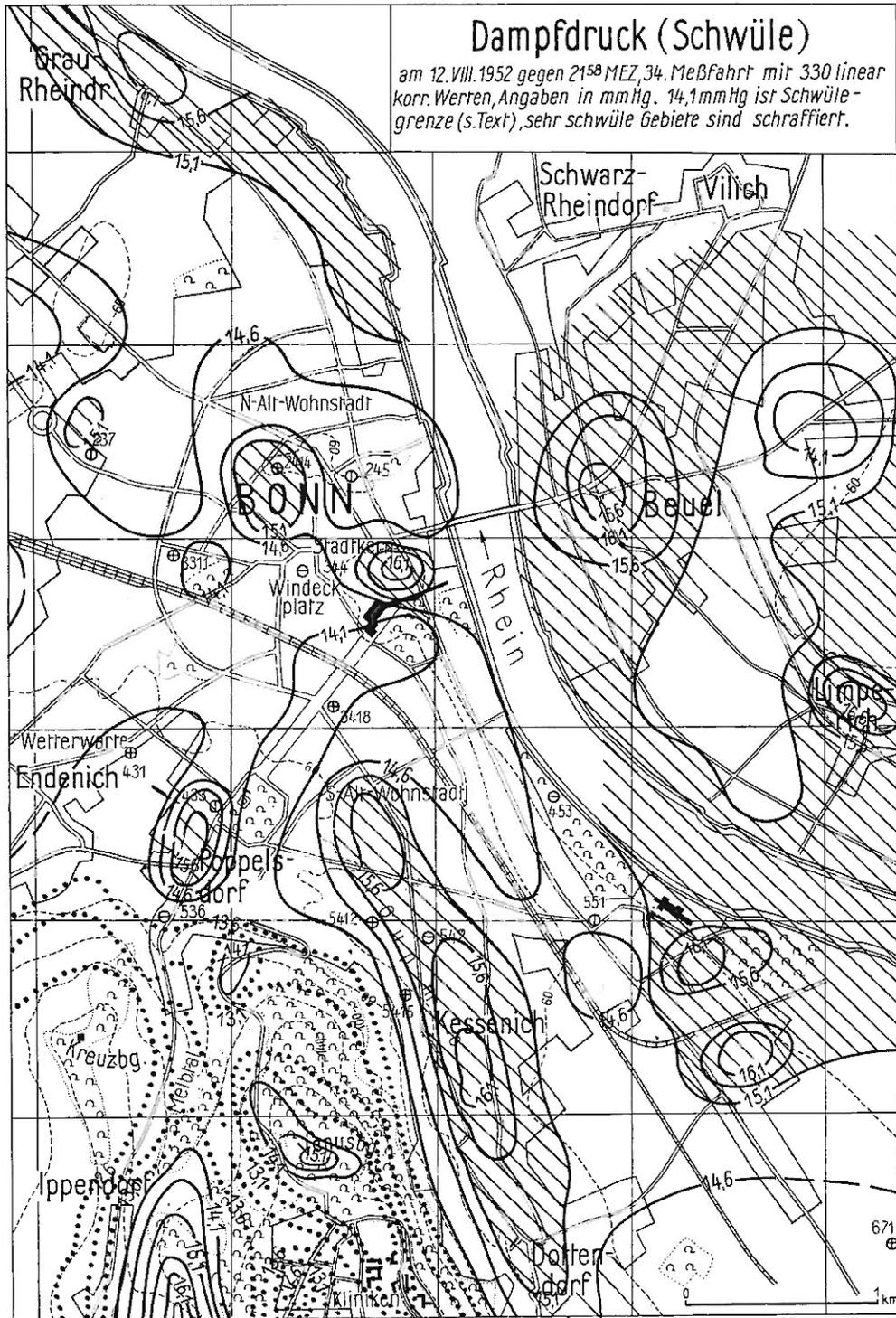


Abb. 4 Räumliche (Dampfdruck-)Schwüleverteilung in Bonn (1952).

für Frankfurt/M, Berlin-Dahlem, München-Bogenhausen und Bad Wildungen lauten 21,8, 20,8, 11,4, 8,8 Schwületage je Jahr. Seit diesen Jahren haben sich die Ursachen für die außerordentliche Schwachwind- und Schwülesituation Bonns sicher nicht verbessert, wahrscheinlich hingegen eher verschärft.

Wie Abbildung 4 zeigt, kann man mit Hilfe dieses Schwülegrenzwertes Gebiete im Stadtraum Bonn unterscheiden, die bei dieser typischen Schwüelage nicht schwül, gerade schon schwül oder sehr schwül waren. Es fällt auf, daß die Baugebiete im Verlauf der oben erwähnten Gumme besonders hohe Dampfdruckwerte zeigten. Ebenfalls sehr schwül waren drei Kerngebiete in Alt-Bonn, aber auch die verbauten Ortskerne von Poppelsdorf, Graurheindorf, Beuel und Limperich und schließlich auch Baugebiete südlich des Bundeshauses. Nicht schwül hingegen waren die Hauptterrassenhöhen von Kreuzberg und Venusberg, dort vor allem wichtig auch für die Kliniken im nicht schwülen Bereich. Interessant ist, daß sich vom Melbtal im Südwesten des Kartenausschnittes her eine Zunge nicht schwüler Luft längs der breiten Poppelsdorfer Allee bis zum Hofgarten in der Nähe des Rheinufer erstreckte. Meines Wissens sind solche Meßfahrten seither nicht wieder durchgeführt worden, so daß ich gezwungen war, die alte Darstellung als Beispiel heranzuziehen.

In dem mehrfach erwähnten Amtlichen Gutachten (1972) heißt es zum Problem der Schwüle auf Seite 8: „Es kommt (in Bonn) dabei durchschnittlich an 21 bis 23 Tagen, für empfindliche Menschen sogar an 45 bis 53 Tagen zu ausgeprägter Schwüle...“

Im fünften Komplex der ungünstigen Besonderheiten der klimatisch-lufthygienischen Situation Bonns soll kurz berichtet werden über einen Vergleich von Daten aus zwei Staubmeßreihen, die von September 1970 bis November 1971 in Bonn und Aachen liefen. In Bonn waren von HELBING (1973) 15 BERGERHOFF-Geräte eingesetzt und in Aachen 16 Geräte vom gleichen Typ (EMONDS 1976).

Wenn man solche Punkte der beiden Meßreihen miteinander vergleicht, die weitgehend ähnlich bezüglich Relief, Bebauung und Bewuchs sowie bezüglich der geschätzten Emission waren, so stellt man fest, daß die Immissionswerte in Bonn jeweils etwa 30 bis 60 % größer waren als die entsprechenden Werte in Aachen. Nach der Tabelle 3.1/4 im LUFTREINHALTEPLAN Rheinschiene Süd (1976) stammt die Staubemission in diesem Gebiet, dem Großraum Köln, zu 82,3 % von der Quellgruppe Industrie, zu 16,2 % von Hausbrand und Kleingewerbe und nur zu 1,5 % vom Kfz-Verkehr. Da Aachen sicher mehr stauberzeugende Industrie hat als Bonn und da der Staubanfall aus Hausbrand und Kleingewerbe bei wahrscheinlich moderneren Heizungssystemen in Bonn dort sicher nicht größer sein dürfte, da weiter der sicherlich stärkere Kfz-Verkehr in Bonn laut der genannten Tabelle relativ unbedeutend zur Staubemission beiträgt, da die Dinge so liegen, müßte die Gesamtstaubemission in Bonn entscheidend geringer sein als in Aachen. Wenn trotzdem die gemessenen Immissionswerte in Bonn deutlich höher liegen als in Aachen, kann das wohl nur an den ungünstigeren Ausbreitungs- und Ventilationsbedingungen in Bonn liegen. In Bonn werden die Luftbeimengungen, sei es Wasserdampf oder Staub oder Schadgas, wahrscheinlich langsamer nach oben weggemischt als in Aachen.

Zum Teil gleichlautend mit Folgerungen, die in den oben schon zitierten Untersuchungen über Bonn gezogen worden sind, lassen sich folgende Anregungen für die Stadtplanung im Talbereich der Stadt Bonn geben:

1. Vorrangig muß für die Erhaltung und Verbesserung der vorhandenen Ventilationsbahnen gesorgt werden. Möglichkeiten zur Schaffung weiterer Ventilationsbahnen sollten gesucht und genutzt werden.

2. Eine weitere Verdichtung von Baumassen muß vermieden werden. Durch Sanierungsmaßnahmen sollte dagegen auf eine Auflockerung hin geplant werden.

3. Querriegel aus Bauten und aus dichtem Baumbestand sowohl im Verlauf des Rheintales wie auch quer zu den Seitentälchen sollten aufgebrochen werden, neue Querriegel auf keinen Fall zugelassen werden.

4. Bebauung und Bepflanzung an den Lüftungsverbessern den Hängen am Talrand sollten sorgfältig saniert und keinesfalls verdichtet werden.

5. Vor allem sollte entschlossen eine Reduzierung und Entgiftung der Emission von Industrie, Gewerbe, Hausbrand und Verkehr angestrebt werden. Das ist schrittweise durch eine Vielzahl von Maßnahmen, die zum Teil auch vom Stadtplaner mitgetragen werden müssen, möglich.

Insgesamt muß gefordert werden, daß in Bonn jede weitere Verschlechterung der Belüftungssituation unbedingt vermieden wird. Dies ist hier weit energischer nötig als in fast allen anderen westdeutschen Städten.

Jede Veränderung der baulichen Struktur und der Vegetationsstruktur, insbesondere im Talniveau und an den Hängen, müßte sorgfältig, am besten im Windkanalversuch, auf ihre ventilations-verändernden Wirkungen hin geprüft werden.

Folgender „Grundsatz“ müßte unumstößlich feststehen, und zwar für jedermann und für jede Behörde:

Gleichzeitig mit jeder vielleicht unumgänglichen Verschlechterung der Ventilation an einer Stelle im Stadtgebiet muß eine mindestens gleichgroße Verbesserung der Durchlüftbarkeit, und zwar an einer ähnlich wirksamen Stelle durchgeführt werden. Und dies muß schon im Stadium der ersten Planungsschritte hinreichend kalkuliert und rechtlich gesichert werden.

Literatur

DEIMEL, M. (1974): Kohlenmonoxid-, Blei-, Stickoxid- und Benzo(a)pyren-Belastung in Kölner Straßen. Schriftenr. d. Ver. f. Wasser-, Boden- u. Lufthygiene, Nr. 42. Stuttgart.

EMONDS, H. (1954): Das Bonner Stadtklima. Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde, Nr. 7. Bonn.

EMONDS, H. (1957): Stadtklimauntersuchungen am Beispiel Bonn. In: Medizin und Städtebau, Hrsg. VOGLER, P. und KÜHN, E. Verlag Urban u. Schwarzenberg, München, Berlin, Wien.

EMONDS, H. (1976): Klimatologische Beurteilungsgrundlagen zur Berücksichtigung der Luftreinhaltung bei der städtebaulichen Planung in Tallagen (Beispiel Aachen). Abschlußbericht zu einem Entwicklungsauftrag des Minist. f. Arb., Ges. u. Soz. NRW. Düsseldorf.

HAVLIK, D. (1976): Untersuchungen zur Schwüle im kontinentalen Tiefland der Vereinigten Staaten von Amerika. Freiburger Geographische Hefte, H. 15.

HELBING, C.D. (1973): Staubimmissionen im Bonner Stadtgebiet und deren artspezifische Ablagerungen auf Blättern ausgewählter Gehölze. Dissertation, Universität Bonn.

LUFTREINHALTEPLAN RHEINSCHIENE SÜD (1976): Hrsg. Minist. f. Arbeit, Gesundheit und Soziales, NRW, Düsseldorf.

SPERBER, H. (1976): Die Bedeutung des Stadtrandbereiches für das nächtliche Stadtklima. Das Gartenamt, 2/76.

ROBITZSCH, M. (1930): Abkühlungsgröße, Kathermometer und Äquivalenttemperatur. Gerland Beitr. z. Geophysik, 1930, S. 194 ff.

Die Abbildungen 1, 3 und 4 stammen aus: EMONDS (1957), die Abbildung 2 aus DEIMEL (1974).

Schmidt wünscht Bonn den großen Stadtplaner*

„Auch in der Demokratie kommt der überragende Entwurf immer nur von einzelnen“ — Erinnerungen an Adenauer

Herr Bundeskanzler, in Ihrer Regierungserklärung vom 16. Dezember 1976 haben Sie gesagt: „Wir sind verpflichtet, das Gesicht der Bundeshauptstadt im Hinblick auf ihre Zukunft mitzuprägen!“ Dieser Satz ist damals in der Öffentlichkeit dankbar als ein Signal aufgefaßt worden. Aber insgesamt gesehen herrscht immer noch große Unklarheit über Grundzüge der Bundeshauptstadtentwicklung. Es fehlt immer noch die verbindliche Hauptstadtkonzeption; statt dessen ist das Bild, das sich der Öffentlichkeit im bundeshauptstädtischen Planungs- und Entwicklungsbereich bietet, ein Bild voller Fragezeichen, überdeckt von großen Ungeüblichkeiten, in vieler Beziehung völlig unklar.

Das Bild muß ja so sein aufgrund der Bundeshauptstadt-Vorgeschichte. Es kann ja nicht klar sein. Es ist ja auch niemand da, der mit einer klaren überzeugenden Vorstellung von einer bundeshauptstädtischen Gesamtkonzeption hervorgetreten ist.

Könnten Sie, Herr Bundeskanzler, Ihre Position im Hinblick auf das bundeshauptstädtische Planungs- und Entwicklungskonzept etwas näher beschreiben?

Zunächst: Die politisch-psychologische Situation, in der man über die weitere Ausgestaltung, das weitere Wachstum der Stadt Bonn sprechen kann, hat sich im Lauf der letzten Jahre geöffnet. Die im Bundestag vertretenen politischen Parteien haben zu erkennen gegeben, daß sie sich hier auf Dauer einrichten. — Zweitens: Die Diskussion über die Bundeshauptstadtentwicklung ist aber jetzt auch leichter deshalb, weil die Zusammenschlüsse von Bonn, Godesberg, Beuel und anderen Gemeinden die Perspektiven auf eine bundeshauptstädtische Gesamtentwicklung geöffnet haben. Alles das war vorher wegen der ausgesprochenen Betonung des Provisoriums schwierig. Schwierig aber auch wegen der noch lange Zeit wirksamen provinziellen Einzelinteressen, die von Kommunalpolitikern der heute zu einer Stadt Bonn vereinigten Städte vertreten wurden; mit Verlaub gesagt — die Karos waren da zuweilen etwas zu klein. Nun, das hat sich alles in den vergangenen Jahren geändert und gebessert. Und man kann heute sehr offen darüber reden, daß für einen im Augenblick noch nicht absehbaren, aber doch ganz offensichtlich langen Zeitraum Bonn die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland ist und sein soll.

Wie sollte nach Ihrer Meinung, Herr Bundeskanzler, unsere Stadt als Bundeshauptstadt aussehen? Wie und wo sehen Sie Grundzüge der Hauptstadtplanung und -entwicklung?

Nun, keine Hauptstadt in Europa ist in einer einzigen Generation erbaut worden. Manche ist in Jahrtausenden organisch gewachsen — das gilt für Rom; andere haben viele Jahrhunderte gebraucht — das gilt für London oder für Paris, sind später in langen Wachstumsprozessen zum Teil grundlegend umgestaltet worden, wie etwa Paris zur Zeit des Barons Hausmann. Wieder andere, wie etwa Washington oder Canberra in Australien, sind auf grüner Wiese von weitvorausschauenden Persönlichkeiten geplant worden.

Die Planung, die vor fast zwei Jahrhunderten zugrunde gelegt wurde, als mit dem Bau der Hauptstadt von Amerika begonnen wurde, erweist sich noch heute als tragfähig — eine geniale Leistung.

Bonn ist in Jahrhunderten gewachsen, hat Stadtgeschichte ...

Natürlich ist es für eine Stadt wie Bonn, die sich im Laufe von fast zwei Jahrtausenden entwickelt hat, eine schwierige Angelegenheit, nachträglich eine Hauptstadt zu werden. Schwierig wäre dies selbst dann gewesen, wenn die Hauptstadt von vornherein hätte funktionsgerecht geplant werden können und nicht als Provisorium bloß ertragen worden wäre. Denn ertragen worden ist diese Hauptstadtfunktion Bonns sowohl von den Bonnern selbst als auch von denen, die hier hauptsächlich Funktionen im Bundestag und in der Bundesregierung auszuüben hatten. Niemand hatte sich eigentlich das ganze 50er Jahrzehnt über so recht mit der Vorstellung einer dauerhaften Hauptstadtfunktion auseinandersetzen wollen. Das wird nun Gott sei Dank anders. Und wenn ich vorhin von den etwas zu kleinen Karos sprach, in denen die Kommunalpolitiker in und um Bonn gelegentlich die Hauptstadtfunktionsfragen bewegt haben — wenn ich daran denke, daß hier eine eindrucksvolle Südbrücke errichtet wurde, für die weder auf dem einen noch auf dem anderen Rheinufer Verkehrsverbindungen geschaffen wurden —, so ergibt sich die gleiche Feststellung natürlich auch an die Adresse der Instanzen des Landes und des Bundes.

Das Zusammenwachsen der einzelnen Stadtkerne von Bonn, Godesberg, Beuel, des gesamten Bonner Stadtraums wie er sich nach der kommunalen Neugliederung ergeben hat, war und ist immer noch mit mancherlei Hypothesen belastet — so etwas geht weder personell noch im Hinblick auf Entwicklung und Ausprägung einer allgemeinverbindlichen Bundeshauptstadtmentalität von heute auf morgen ...

Natürlich, es gibt da große Schwierigkeiten, aber auch große Chancen. Und zwar in Bonn beiderseits des Rheins. Ich denke dabei an etwas, was für die Stadt von großer Bedeutung ist und ins Bewußtsein gehoben werden sollte: das große kulturelle und geschichtliche Erbe, das der Boden dieser Stadt und ihre Landschaft ringsum birgt. Hier haben nicht nur Kelten gesiedelt, hier gibt es fast auf jedem Quadratkilometer römische Hinterlassenschaften, beim Buddein im Bundeshausgelände fand man irdene Töpfe aus der Zeit römischer Legionen. Und dann haben wir hier Denkmale des ganzen deutschen Mittelalters. Insgesamt 2000 Jahre keltisch-germanisch-römischer und deutscher Kulturtradition sind im Raum dieser Stadt sichtbar. Und dies, ihre Geschichtsträchtigkeit, unterscheidet sie allerdings völlig von künstlichen Hauptstädten wie Canberra oder Washington oder Brasilia. Mag das allein natürlich auch das Gesicht der Hauptstadt nicht prägen können, so gehört es aber doch nach meiner Meinung spezifisch dazu. — Zweitens: Sie sprachen von der Stadtmentalität, der Bundeshauptstadtmentalität. Nun, diese Stadt muß auch geistig bereitwillig zugehen auf ihre Hauptstadtfunktionen — das gilt für den Rat der Stadt wie ihre Bürger. Das ist ein Lernprozeß. Wie umgekehrt die Behörden bereitwillig zur

* Edmund Eis: Interview mit Bundeskanzler Helmut Schmidt, General-Anzeiger Bonn, 4. Mai 1977.

Kenntnis nehmen müssen, daß es sich hier um eine gewachsene Stadt mit eigenem Charakter handelt, die nicht nur gleichsam als Dienstmagd für die bürokratischen und organisatorischen Bedürfnisse des Bundes zur Verfügung steht. Und auch das Land hat da starke Mitverantwortung. Bund, Stadt- und Landesregierung, gegenwärtig und künftig ihre Nachfolgerinnen – sie alle drei müssen zusammenwirken. In Anpassung an das geschichtlich gewachsene müssen sie vermeiden, in allzu großspurige Pläne zu verfallen. Also weg von den riesenhaften, einfühlungs- und phantasielosen Betonklötzen für Bundesbehörden; weg aber auch von der beschränkten Betrachtungsweise, die da glaubt, Bonn spiele sich lediglich ab zwischen Poppelsdorfer Schloß und Kennedybrücke. Ich glaube, daß dieses geistige Aufeinanderzugehen und Sich-für-einander-Öffnen im Problembereich der Bundeshauptstadtentwicklung jetzt auf relativ gutem Weg ist.

Wir haben auch in Bonn gigantische Beispiele einer schrecklichen architektonischen Betonbrutalität, Beispiele für eine Architektur, die reinem Funktionalismus dient – steingewordene Zeichen des verwalteten Menschen. Auch das gehört zum Kapitel „Bonn zerstört sich selbst“, das gerade von denen, die diese Stadt, ihre Vergangenheit und Geschichte lieben und deshalb auch um ihre Zukunft besorgt sind, immer wieder so leidenschaftlich diskutiert wird. Vor allem öffentliche Bauten, Bauten also auch der Regierung, sollten und müßten in einer Demokratie Ausdruck sein für die Überwindung krassen Autoritätsdenkens und reiner Verwaltungshybris. Könnten und sollten in der Entwicklungsplanung der Bundeshauptstadt und in der Verwirklichung einer Architektur, die beispielhaft Maßstäbe setzt für ein demokratiebezogenes Bauen, nicht auch international anerkannte und renommierte Architekten mitwirken – dies vielleicht in Form eines Beirates, der Bund, Stadt und Land sachverständig zur Seite steht, und zwar schon bei der Entwicklung der städtebaulichen Konzeption für die Bundeshauptstadt? Was halten Sie, Herr Bundeskanzler, von einem Sonderbeauftragten im Kanzleramt für den Bereich des Bundeshauptstadtausbaus?

Zunächst einmal: erschreckende Beispiele von architektonischer Betonbrutalität, wie wir hier einige in Bonn ertragen müssen, gibt es natürlich in anderen Städten auch. Mißgriffe dieser Art findet man mancherorts und entsprechend auch Kritik. Das ist nichts Außergewöhnliches. Sicherlich sollte auch eine Bundesinstanz keinen sonderlichen Einfluß nehmen können – etwa auf Planung oder Errichtung stadtbanner Verwaltungsbauten. Und was einen Sonderbeauftragten im Kanzleramt für den Bundeshauptstadtausbau angeht –, nun, da habe ich meine erheblichen Zweifel. Man kann und darf ja den Bürgern der Stadt kommunale Hoheit, die ihnen nach dem Grundgesetz zusteht, nicht nehmen. Vielmehr müssen hier alle drei aufeinander zugehen, wie ich schon sagte: die Stadt, also Bürger der Stadt und ihr Rat, der Bund und das Land.

Es bedarf dazu einer möglichst wirksamen Organisation.

Natürlich! Es gibt ja hier nun schon seit längerer Zeit einen gemeinsamen Ausschuß. Mir scheint das ein ganz vernünftiger, allerdings nur erster Ansatz zu sein. Denn ich habe noch nie in meinem Leben gesehen, daß aus einem heterogen zusammengesetzten Ausschuß große geistige oder künstlerische Konzepte erwachsen wären . . . Das kann man wohl auch nicht erwarten.

Wie aber sollen denn gemeinsame Zielsetzungen, gemeinsame Konzepte, wie also könnte insgesamt eine städtebaulich umsetzbare Gesamtkonzeption erbracht werden? Ein Konzept mit Langzeitperspektiven, das der Öffentlichkeit klarmachen könnte, wohin in den nächsten zehn, zwanzig

oder dreißig Jahren die Hauptstadtentwicklung geht! Müßte es nicht Aufgabe aller Beteiligten sein, eine solche Konzeption im Sinne eines einigermaßen verbindlichen Rahmenwerkes sobald wie möglich miteinander abzustimmen?

Zur Frage der Organisation: Im Grund ist es schon richtig, daß Bund, Stadt und Land sich in einem gemeinsamen Planungsgremium zusammengefunden haben. Nur, ein solches Gremium, dieser „Gemeinsame Ausschuß Bundeshauptstadt Bonn“, kann weder Landschaftsplaner noch Städteplaner noch Verkehrsplaner sein. Das kann man nicht erwarten, daß eine Personenmehrzahl geistige oder architektonische oder planerische Konzepte entwickelt. Man kann von einem solchen Gremium verlangen, daß es darüber beschließt, wenn ihm etwas vorgelegt wird. Oder hier oder dort korrigierend beschließt. Was wohl notwendig wäre, sind ein, vielleicht auch zwei oder drei herausragende, befähigte Persönlichkeiten, die die Funktionen, die die Stadt für ihre Bürger und als Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland, auch gegenüber dem Ausland als Hauptstadt eines 60-Millionen-Staates hat, richtig zu erkennen vermögen, miteinander zum inneren Ausgleich, zum Kompromiß zu bringen vermögen und damit die Selbstdarstellung dieses 60-Millionen-Staates Bundesrepublik Deutschland in einer Weise zum Ausdruck bringen, die auch zwei Generationen später noch überzeugt. Es gibt da ein hervorragendes Beispiel, das mir in diesem Zusammenhang immer vor Augen steht. Der frühere hamburgische Oberbaudirektor Fritz Schumacher, der aus der Stadt Hamburg – sie war 1842 im Stadtkern nahezu total abgebrannt und damals neu geplant worden – in der Zeit kurz vor und nach dem Ersten Weltkrieg einen modernen Organismus gemacht, viele Hochhäuser selbst entworfen hat und der in Köln – er war drei Jahre lang an den damaligen Kölner Oberbürgermeister ausgeliehen worden – diesen großartigen Grüngürtel auf der Basis früherer Festungsanlagen geschaffen hat. Einen solchen wahrhaft universalen Geist, der die politischen Notwendigkeiten sieht, der die baulichen Möglichkeiten seiner Zeit und künftiger Generationen geistig im Griff hat, der dies alles in einen organischen Zusammenhang zu bringen weiß – einen solchen Geist möchte ich dieser Bundeshauptstadt von Herzen wünschen. Niemand kann verlangen, daß die geistige Kraft, daß Umfang und Wirksamkeit einer solchen Konzeption aus der traditionellen Bauverwaltung einer Stadt erwachsen. Einen solchen Menschen muß man suchen. Vielleicht braucht man sogar zwei oder drei ihrer Art. Ich gebe aus unserer Zeit, aus der gegenwärtigen Generation, ein zweites Beispiel. Ich meine Hillebrecht in Hannover, der nach dem Zweiten Weltkrieg die Leistung vollbracht hat, einer durch mehrere Generationen hindurch gewachsenen Großstadt, die im Krieg schrecklich zerstört wurde, im Zuge des Wiederaufbaues eine Gestalt zu geben, die weit über die Grenzen Deutschlands hinaus Zustimmung und Bewunderung fand. Ich meine also, es ist eine der wichtigsten Aufgaben des gemeinsamen Gremiums von Stadt, Bund und Land, nach Persönlichkeiten zu suchen, die in solchem Geist die Aufgaben der Bundeshauptstadtplanung und -entwicklung zu bewältigen vermögen und ihnen dabei auch eine gewisse Freiheit einzuräumen. Stadt, Land und Bund oder der gemeinsame Ausschuß können hinterher ja immer noch Plan, Entwurf und Konzept überprüfen, Änderungs- oder gar Ablehnungskritik vorbringen. Aber zunächst einmal braucht die Stadt einen Entwurf. Und meine große Hoffnung wäre, eine Persönlichkeit zu finden wie eben Fritz Schumacher; vielleicht mit einem Landschaftsplaner, vielleicht noch mit einem Architekten außerdem zur Seite, einen begabten, mit einem großen kulturellen Horizont ausgestatteten Stadtplaner, der Erfahrung und Überzeugungskraft hat. Eine der ganz großen Leistungen Schumachers war es, die Hamburger in der Generation von mir, die nun



Das Luftbild zeigt das Parlaments- und Regierungsviertel in Bonn mit dem anschließenden Rheinaupark, in dem 1979 die Bundesgartenschau stattfindet. Gegenüber liegt die Talau von Beuel. Der die Parlamentsgebäude weit überragende „Lange Eugen“ wirft seinen Schatten in den Rhein. Auf gleicher Höhe links das neue Bundeskanzleramt und das darüberliegende Palais Schaumburg. (Luftbildaufnahme, freigegeben durch Landesvermessungsamt Nordrhein-Westfalen unter Nr. 28/77 vom 19. 10. 77.)

weiß Gott zugeknöpfte, kühle, nüchtern rechnende, nicht gerade der Kunst und ästhetischen Dingen besonders begeistert zugewandte Menschen waren, von der Notwendigkeit seiner Entwürfe überzeugt zu haben. Das ist eine gewiß schwere Arbeit gewesen, aber er hat sie auch öffentlich geleistet und nicht hinter den geschlossenen Türen irgendeines kleinen Zirkels. Das müßte auch hier geschehen – nicht nur gegenüber den Regierenden in Stadt und Bund, sondern auch gegenüber der öffentlichen Meinung.

Sie, Herr Bundeskanzler, denken, was die bundeshauptstädtische Planung angeht, an große, schöpferische Persönlichkeiten . . .

Ja, wenn ich mir vorstelle, daß wir heute einen Balthasar Neumann, einen Gottfried Schadow oder Schinkel hätten, Männer, die zu ihren Planungen und Planverwirklichungen von einem Ort politischer Willensbildung beauftragt wurden: das Konzept eines solchen Mannes würde die Notwendigkeiten der Stadt und ihrer Bürger ebenso einbeziehen wie das Umland, die Landschaftsgestaltung. Es würde hier die gesamte Regionalplanung umfassen, die auf der einen Seite bis hinter Siegburg, auf der anderen Seite bis hinter Meckenheim, bis heran an Wesseling reichen müßte. Möglich wäre es auch durchaus, für das künftige Wachstum der Regierungsfunktionen auch das rechte Rheinufer einzubeziehen, zumal schon jetzt drei Brücken die Ufer miteinander verbinden. Diese Möglichkeit wird meines Erachtens bisher kaum gesehen. Andererseits ist es durchaus klar, daß Behörden des Bundes oder Landes oder der Stadt mit großem Kompetenzzehrigkeit es nicht gerade begrüßen würden, wenn sie vielleicht geistige Leitfunktionen abgeben sollten an eine einzelne überragende Persönlichkeit oder vielleicht auch an zwei oder drei. Das fällt immer schwer. Deswegen muß man ihnen das Recht bewahren, ja oder nein zu sagen, Änderungswünsche anbringen zu können. Man sollte das aber nicht auf einen Beirat verschieben.

Wenn nun eine solche schöpferische, geistig kraftvolle Persönlichkeit gefunden wäre, die ihren Vorstellungen, Herr Bundeskanzler, im Hinblick auf die Bonner Stadtplanung und ihre Entwicklung entspricht, dann bleibt doch die Frage, wie werden ihre Funktionen wirksam in den Gremien, die hier und jetzt tatsächlich zu bestimmen haben? Liegt da nicht die Gefahr nahe, daß die bestimmenden Gremien sagen: Na ja, das ist eben ein Künstler; aber wir sehen es anders – lassen wir ihn auf dem Reißbrett produzieren, wir nehmen weiter keine Kenntnis davon?

Dazu müßten sie sich schon verpflichten. Sie müßten diese Persönlichkeit oder vielleicht ja auch mehrere – auch gemeinsam anstellen, ihnen einen Langzeitauftrag von mindestens sechs oder acht Jahren geben. Eine solche Persönlichkeit sollte nicht eben mal einen Entwurf abliefern und dann wieder an die heimlich Technische Hochschule zurückkehren oder dahin, wo sie im Hauptberuf tätig ist – nein, sie müßte schon einen sehr wesentlichen Teil ihres eigenen gestalterischen Lebens dieser Aufgabe Bundeshauptstadt Bonn zur Verfügung stellen. Die Stadt wie auch die Bundesbehörden sollten sich diesem Gedanken öffnen. Die Demokratie als Bauherr hat es natürlich immer viel schwerer als ein Fürstbischof oder ein Kurfürst. Das ist klar. Aber die Demokratie wäre falsch beraten, wenn sie glaubte, daß alle wichtigen Entwürfe in großen Komitees oder in Plenarsitzungen des Bundestages zustande kommen könnten. In aller Regel beschließt der Bundestag auch wichtigste Gesetze nach den Entwürfen, die einzelne ausgearbeitet haben. Die Entstehung der Bundesrepublik Deutschland ohne die Figur Adenauers ist nicht denkbar. Es gehören einzelne dazu, die Entwürfe machen. So ist

das auch mit der zukünftigen Gestaltung der Bundeshauptstadt.

Aber eine Bundeshauptstadt-Gesamtkonzeption, eine Rahmenkonzeption für das Regierungs-Viertel mit gewissen Zielvorstellungen des Bundes, auch hinsichtlich größerer Komplementäreinrichtungen, steht immer noch aus. Es müßte doch eine Gesamtkonzeption möglich sein, in die sich heute oder später alles das, was baulich zur Bundeshauptstadt gehören muß und sie voll funktionsfähig macht, einfügen läßt, ein allgemeiner Rahmen – sozusagen ein Raster – in dem heute oder künftig Ministeriumsbauten, diplomatische Vertretungen und komplementäre Einrichtungen – wie etwa eine Kunsthalle, eine Kongreßhalle, ein internationales Jugend-Begegnungs-Zentrum – unterzubringen sind. Statt dessen fordert nun schon seit Jahren mangelnde Kontinuität in der Hauptstadtplanung und im Hauptstadtausbau immer wieder scharfe Kritik heraus.

Ich glaube, daß die Bundesbehörden, auch der Bundestag für seinen Bereich, schon auf mehrfache Weise Raumprogramme für ihren künftigen Bedarf aufgestellt haben. Ich bin allerdings gar nicht so unglücklich darüber, daß dies noch nicht zu einem kohärenten, zusammenhängenden Konzept eines Regierungs-Viertels verdichtet worden ist, weil ich der Vorstellung eines Regierungs-Viertels einstweilen ein wenig mißtraue. Tatsächlich sind ja – und das wird auch in Zukunft so bleiben – Teile der Regierungsfunktion über die Stadt verstreut. Man braucht nur an das Innenministerium und das Finanzministerium und die Hardthöhe zu denken. Das Verteidigungsministerium wird sicherlich immer da bleiben, wo es ist. Ich bin auch skeptisch gegenüber der manchmal in Bonn geäußerten Idee, eine Regierungsallee herzustellen, die links und rechts alles aufreißt, was künftig „Bundeshauptstadt“ heißt. Ich glaube vielmehr, daß die Regierungsfunktionen nicht notwendigerweise an einem Ort konzentriert sein müssen, sondern daß die Hauptstadtfunktionen eingebettet sein müssen in eine Gesamtvorstellung der Großstadt Bonn. Auch werden nachfolgende Generationen noch zu bauen haben. Mancher Baubedarf wird erst später entstehen. Ein Konzept, das heute entwickelt wird, muß deshalb bis weit in das nächste Jahrhundert hineinreichen, vielleicht noch weiter, ohne daß wir wissen, ob im Laufe des nächsten Jahrhunderts wirklich Bonn noch Hauptstadt eines deutschen Teilstaates sein wird. Dies liegt ja für die Zukunft durchaus im Schoße des Unberechenbaren. Jedenfalls muß man Raum lassen für zukünftige Entwicklungen und für die Entscheidungen künftiger Generationen. Und ich denke, daß man das bißchen Zeitverlust, der entsteht, bis nun ein bundeshauptstädtisches Gesamtkonzept von einigen wenigen erarbeitet worden ist –, daß man dies nun, 28 Jahre nach Gründung der Bundesrepublik, auch noch in Kauf nehmen kann.

Allerdings, Fehler, die hier und heute gemacht werden, können sich später schwerwiegend auswirken. So sind zum Beispiel die Verkehrsabläufe in der Stadt und um die Stadt herum gegenwärtig wenig befriedigend. Wenn ich an diesen offenbar schon generationslang geführten Disput über die berühmte Tieflage der Eisenbahn denke oder an die bisher nicht erfolgte verkehrliche Anbindung der neuen Südbrücke, wenn ich daran denke, daß erst in den allerletzten Jahren die Vorstellungen von der zukünftigen Führung von schnellen Autoverkehrsverbindungen Konturen gewinnen – das alles wird in jedem Falle, auch wenn eines Tages Bonn nicht mehr Bundeshauptstadt wäre, große Bedeutung haben. Auch für die gesamte Verkehrsplanung gilt: Die Weichen für später müssen schon jetzt richtig gestellt werden.

Anschriften der Autoren

Dr. Hubert Emonds
Lehrstuhl für Landschaftsökologie und Landschaftsgestaltung der RWTH Aachen
Templergraben 55
5100 Aachen

Paul Epping
Ltd. Baudirektor
Stadthaus
5300 Bonn 1

Josef Ertl
Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
5300 Bonn 1

Prof. Dr.-Ing. Edmund Gassner
em. o. Prof. an der Universität Bonn
Saalestr. 18
5300 Bonn 1

Reinhard Grebe, Dipl.-Ing.
Landschaftsarchitekt BDLA
Lange Zeile 8
8500 Nürnberg

Günter Schubert
Ltd. Baudirektor a. D.
Esenweg 8
5300 Bonn 1

Prof. Dr.-Ing. Herbert Strack
Institut für Städtebau, Siedlungswesen und Kulturtechnik
Nußallee 1
5300 Bonn 1

Edmund Eis
Chefredakteur
Schloßstraße 1
5300 Bonn 1

Nachweis der Abbildungen:

M. Deimel	Abb. Seite 518 (oben)
E. Eis	Abb. Seite 523 (Luftbilddaufnahme LVA N-W)
H. Emonds	Abb. Seite 517, 518 (unten), 519
P. Epping	Abb. Seite 503, 506
E. Gassner	Abb. Seite 504, 505 Stadt Bonn, Planungsamt
R. Grebe	Abb. Seite 562

Schriftenreihe des Deutschen Rates für Landespflege

Gesamtverzeichnis

- | | |
|-------------------------------|--|
| Heft Nr. 1
September 1964 | Straßenplanung und Rheinuferlandschaft im Rheingau
Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Gassner |
| Heft Nr. 2
Oktober 1964 | Landespflege und Braunkohlentagebau
Rheinisches Braunkohlengebiet |
| Heft Nr. 3
März 1965 | Bodenseelandschaft und Hochrheinschifffahrt
mit einer Denkschrift von Prof. Erich Kühn |
| Heft Nr. 4
Juli 1965 | Landespflege und Hoher Meißner |
| Heft Nr. 5
Dezember 1965 | Landespflege und Gewässer
mit der „Grünen Charta von der Mainau“ |
| Heft Nr. 6
Juni 1966 | Naturschutzgebiet Nord-Sylt
mit einem Gutachten der Bundesanstalt für Vegetationskunde, Naturschutz und
Landschaftspflege, Bad Godesberg |
| Heft Nr. 7
Dezember 1966 | Landschaft und Moselausbau |
| Heft Nr. 8
Juni 1967 | Rechtsfragen der Landespflege
mit „Leitsätzen für gesetzliche Maßnahmen auf dem Gebiet der Landespflege“ |
| Heft Nr. 9
März 1968 | Landschaftspflege an Verkehrsstraßen
mit Empfehlungen über „Bäume an Verkehrsstraßen“ |
| Heft Nr. 10
Oktober 1968 | Landespflege am Oberrhein |
| Heft Nr. 11
März 1969 | Landschaft und Erholung |
| Heft Nr. 12
September 1969 | Landespflege an der Ostseeküste |
| Heft Nr. 13
Juli 1970 | Probleme der Abfallbehandlung |
| Heft Nr. 14
Oktober 1970 | Landespflege an der Nordseeküste |
| Heft Nr. 15
Mai 1971 | Organisation der Landespflege
mit einer Denkschrift von Dr. Mrass |

Heft Nr. 16 September 1971	Landespfl ege im Alpenvorland
Heft Nr. 17 Dezember 1971	Recht der Landespfl ege mit einer Erläuterung von Prof. Dr. Stein und einer Synopse über Rechtsvorschriften von Dr. Zwanzig
Heft Nr. 18 Juli 1972	Landespfl ege am Bodensee mit dem „Bodensee-Manifest“
Heft Nr. 19 Oktober 1972	Landespfl ege im Ruhrgebiet
Heft Nr. 20 April 1973	Landespfl ege im Raum Hamburg
Heft Nr. 21 November 1973	Gesteinsabbau im Mittelrheinischen Becken
Heft Nr. 22 Mai 1974	Landschaft und Verkehr
Heft Nr. 23 Oktober 1974	Landespfl ege im Mittleren Neckarraum
Heft Nr. 24 März 1975	Natur- und Umweltschutz in Schweden
Heft Nr. 25 April 1976	Landespfl ege an der Untere lbe
Heft Nr. 26 August 1976	Landespfl ege in England
Heft Nr. 27	Wald und Wild
Heft Nr. 28	Entwicklung Großraum Bonn

Auslieferung: city-druck *Leopold* bonn, Verlagsdruckereigesellschaft mbH, Postfach 1947, 5300 Bonn 1

DEUTSCHER RAT FÜR LANDESPFLEGE

Schirmherr:	Bundespräsident Walter SCHEEL
Mitglieder:	<p>Graf Lennart BERNADOTTE, Insel Mainau – Sprecher des Rates</p> <p>Professor Dr. Konrad BUCHWALD, Hannover Direktor des Instituts für Landespflege und Naturschutz der Technischen Universität Hannover</p> <p>Dr. Helmut KLAUSCH, Essen Beigeordneter des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Essen</p> <p>Dr.-Ing. E. h. Hans-Werner KOENIG, Essen Eh. Geschäftsführender Direktor des Ruhrverbandes und Ruhrtalesperrenvereins</p> <p>Professor Erich KÜHN, Aachen Em. Direktor des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Technischen Hochschule Aachen</p> <p>Professor Dr. Paul LEYHAUSEN, Wuppertal Leiter der Arbeitsgruppe des Max-Planck-Instituts für Verhaltens- physiologie Professor für Ethologie der Universität Düsseldorf</p> <p>Professor Dr. h. c. Kurt LOTZ, Heidelberg</p> <p>Professor Dr. Gerhard OLSCHOWY, Bonn Geschäftsführer des Rates Leitender Direktor der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie, Bonn-Bad Godesberg Lehrbeauftragter für Landschaftspflege an der Universität Bonn</p> <p>Professor Wolfram PFLUG, Aachen Inhaber des Lehrstuhls für Landschaftsökologie und Landschafts- gestaltung der Technischen Hochschule Aachen</p> <p>Dr. Peter von SIEMENS, München Vorsitzender des Aufsichtsrates der Siemens Aktiengesellschaft</p> <p>Professor Dr. Erwin Kurt SCHEUCH, Köln Ordinarius für Soziologie und Direktor des Instituts für Angewandte Sozialforschung der Universität Köln</p> <p>Professor Dr. Hans-Werner SCHLIPKÖTER, Düsseldorf Ordinarius für Hygiene der Universität Düsseldorf Direktor des Medizinischen Instituts für Lufthygiene und Silikoseforschung Düsseldorf</p> <p>Dr. Dr. h. c. Theodor SONNEMANN, Bonn – Stellvertr. des Sprechers Staatssekretär i. R. Ehrenpräsident des Deutschen Raiffeisenverbandes e. V., Bonn</p> <p>Professor Dr. Dr. h. c. Julius SPEER, Fischhausen (Schliersee) Em. Direktor des Instituts für Forstpolitik und forstliche Betriebswirtschaftslehre der forstlichen Forschungsanstalt der Universität München Eh. Präsident der Deutschen Forschungsgemeinschaft</p> <p>Professor Dr. Erwin STEIN, Annerod b. Gießen Kultusminister a. D. Bundesverfassungsrichter a. D.</p> <p>Dr. h. c. Alfred TOEPFER, Hamburg Kaufmann und Reeder</p> <p>Dr. Benno WEIMANN, Gelsenkirchen Vorstandsvorsitzender der Gelsenwasser AG</p>
Geschäftsstelle:	Konstantinstraße 110, 5300 Bonn 2 Tel.: 0 22 21 / 33 10 97