

# BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN

Herausgegeben vom Geographischen Institut der Universität Bonn  
durch Prof. Dr. Carl Troll

Heft 2

**Alfred Philippson**

## **DIE STADT BONN** **ihre Lage und räumliche Entwicklung**

1947

Ludwig Röhrscheid Verlag Bonn

DIE STADT BONN

# BONNER GEOGRAPHISCHE ABHANDLUNGEN

Herausgegeben vom Geographischen Institut der Universität Bonn  
durch Prof. Dr. Carl Troll

---

---

Heft 2

Alfred Philippson

## DIE STADT BONN

Ihre Lage und räumliche Entwicklung

1947

---

---

LUDWIG RÖHRSCHEID VERLAG BONN

# DIE STADT BONN

Ihre Lage und räumliche Entwicklung

mit 5 Abbildungen

von Alfred Philippson



LUDWIG RÖHRSCHEID VERLAG BONN

Alle Rechte vorbehalten

---

Gedruckt bei Rudolf Stodiek in Bonn

Das Bonn des 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts ist — oder leider muß man sagen war — durch Schönheit der Lage und Umgebung, durch hohe, ja luxuriöse Lebens- und Wohnkultur, durch Wohlhabenheit, Frohsinn und Liebenswürdigkeit seiner Bewohner unter den Städten Deutschlands ausgezeichnet; an geistiger und künstlerischer Bedeutung, besonders durch die Universität und die Musikpflege, stand es unter den gleichgroßen Mittelstädten an führender Stelle. Nur wenige, die, sei es als Studenten, sei es in reiferen Jahren, in Bonn sich einige Zeit aufgehalten und romantische Naturfreude und die durchgeistigte rheinische Lebenslust gekostet haben, konnten sich dem Zauber dieser reizvollen Wohnstadt entziehen. Daher Bonn eine der beliebtesten Universitätsstädte, aber auch Rentnerstädte Deutschlands war, wie wenige geeignet als beschaulicher und dabei anregender und an geistigen und materiellen Genüssen reicher Ruhsitz. Und doch begegnet man unter den Bewohnern unserer Stadt oft überraschender Unkenntnis der natürlichen und geschichtlichen Bedingungen, die zu der Eigenart dieser Perle im Städtekrantz des Rheinstromes geführt haben.

Die folgenden Ausführungen, aus einem Vortrag im „Geographischen Kolloquium“ der Universität Bonn entstanden, sollen nicht so sehr wissenschaftlich Neues bringen, als in kurzen Zügen Lage, Lebensraum und topographische Entwicklung der Stadt Bonn aufzeigen, das Interesse an dem Werden des Stadtbildes erwecken und zugleich den krausen Straßenplan, namentlich der Altstadt von Bonn verständlich machen, der dem Fremden zunächst wie ein unentwirrbares Labyrinth erscheint. Unter „Altstadt“ von Bonn versteht man den Teil der Stadt, der im Mittelalter entstanden, durch die Umwallung eingeschlossen war und dessen Umgrenzung noch heute gegeben ist durch das Rheinufer im Osten, das Kurfürstliche Schloß (Universitätsgebäude) im Süden, die Straßen: Martins-, Cassius-,

Florentius-, Annagraben, Wachsbleiche im Westen und Norden<sup>1)</sup>. Um die Altstadt legen sich die neueren Stadtteile, die erst im 19. Jahrhundert entstanden sind und sich durch den andersartigen Straßenplan von der Altstadt abheben.

Der Verfasser fühlt sich zu dieser Aufgabe, eine Übersicht über die topographische Entwicklung von Bonn zu geben, berufen, da er vor nunmehr 83 Jahren in Bonn geboren, hier aufgewachsen ist und den größten Teil seines Lebens hier verbracht, auch einen nicht unbeträchtlichen Teil seiner Arbeit als Dozent der Geographie der Erforschung der engeren Heimat gewidmet hat. Jedenfalls gehört der Verfasser zu den wenigen — vielleicht ist er der einzige — die sich noch des Zustandes der Stadt Bonn um 1870 erinnern können, ja Augenblicksbilder des kindlichen Gedächtnisses reichen ihm bis zum Jahre 1867 zurück. Mir steht also die Zeit noch vor Augen, die der stürmischen Entwicklung vorausging, die Bonn aus einer engen Altstadt in eine moderne Mittelstadt verwandelte. Es war mir unter den heutigen Umständen in dem halbzerstörten Bonn und in meinem hohen Alter, nach Verlust eines Teiles meiner Bücher, Karten und Aufzeichnungen sowie bei Unzugänglichkeit des Großteils der Universitätsbibliothek, nicht möglich, durch Quellenstudium die Einzelheiten dieser Darstellung zu ergänzen und zu begründen, und ich bitte daher für kleinere Unvollständigkeiten um Entschuldigung. Ich beabsichtige nur ein abgerundetes Gesamtbild zu geben. Ich verzichte daher auch auf Literaturnachweise<sup>2)</sup>.

Zunächst die allgemeine Lage unserer Stadt. Bonn liegt, wie alle größeren Orte des Mittelrheins, an der linken Seite des Stromes, und zwar an einer besonderen Stelle seines Laufes; denn 10 km oberhalb, bei Rolandseck und Königswinter, wo der Rhein zum letzten Mal Fels bespült, endet das romantische Tal des Mittelrheins, das sich der Strom in das Rheinische Schiefergebirge eingeschnitten hat, und setzt die Niederrheinebene ein,

---

1) Neuerdings wird in der Presse und in Äußerungen der neuen Stadtverwaltung die Bezeichnung „Altstadt“ mißbräuchlich auf die, meist von der ärmeren Bevölkerung bewohnten Straßenenden am Rheinufer angewendet.

2) Nur eine Vorarbeit will ich erwähnen, die Abhandlung von Heinrich Müller-Miny: Bonn, Eine stadtgeographische Skizze, in: „Festschrift für Alfred Philippson“, Leipzig/Berlin, Teubner 1930.

aber zunächst nur als schmale Talebene, die sich dann bei Bonn selbst plötzlich verbreitert durch rechtwinkliges Zurückweichen der beiderseitigen Randhöhen (der sog. Hauptterrasse), an den Ecken des Ennert rechts, des Kreuzberges links; letzterer durch den spitzen Turm seiner Wallfahrtskirche eine weithin sichtbare Landmarke Bonns. So beginnt bei Bonn die wahre Ebene des Niederrheins und schenkt der Stadt ein breites, fruchtbares und dichtbesiedeltes Gefilde, dessen Zentrum und Marktplatz Bonn ist. Insbesondere sind die von Löß bekleideten unteren Hänge der Ville oder des „Vorgebirges“, des die Ebene von Bonn bis Brühl begrenzenden westlichen Höhenrandes, ein Gürtel intensivsten, an die mediterrane cultura mista erinnernden Gartenbaues, von einer fast lückenlosen Reihe ansehnlicher, an alte Burgen angelehnter Dörfer besetzt. Bis Bonn abwärts reichte noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts der Weinbau. Einen Reichtum an Obst und Gemüse trägt das Vorgebirge, während die Ebene früher vorzugsweise dem Getreidebau diente. Dagegen auf der Höhe der Hauptterrasse, einer altdiluvialen Geröllablagerung des Rheines (110—120 m über dem heutigen Strom) breiten sich Wälder (Kottenforst im Südwesten der Stadt), früher auch Heiden und Schafweiden aus; sodaß die wirtschaftliche Ausrüstung der Gegend von Bonn besonders mannigfaltig genannt werden muß — ganz abgesehen von den Tonen und dem Ziegelteig und den erst im letzten Halbjahrhundert so wichtig gewordenen Braunkohlen des Brühler Reviers. Aber der Lebensraum von Bonn begreift auch die jenseits der bewaldeten Höhen der Ville sich ausdehnende, ebenfalls sehr fruchtbare Ebene der Swist und Erft in sich, ferner auch den Ahrgau der nordwestlichen Eifel und das Übergangsgebiet, das von diesem Hochland zu dem nördlichen Vorland hinabführt und eine besonders mannigfaltige Geländegestaltung und ein wechselvolles Kulturbild verschiedener Anbauarten, Wäldern, Heiden, Burgen und Dörfern darbietet. Durch diese Lage Bonns an der Grenze des Gebirges und der Ebene ist auch sein besonderer landschaftlicher Reiz bedingt. Von der Höhe der Bastion des „Alten Zolls“, die sich unmittelbar am Rheinufer am oberen Eck der Altstadt erhebt, schaut man einerseits auf die Öffnung des Rheintales, an deren östlicher Seite das Siebengebirge, eine Gruppe von Kuppen und Kegeln vulkanischer Gesteine der Ter-



gez. G. Jänke

Entw. C. Traill

1 0 2 4 6 8 10 Kilometer



Abb. 1: Die Lage von Bonn

tiärzeit, seine wie von Künstlerhand angeordnete Schauseite gegen Bonn wendet; davor schwingt sich der breite Strom in anmutiger, nach West drängender Kurve, sodaß seine scheinbar abgeschlossene Wasserfläche einem Landsee gleicht; auf der anderen nördlichen Seite dagegen sieht man den Strom sich verlieren in die weite Niederung hinaus, die nur von sanften und flachen Höhen begrenzt wird. Man fühlt, daß hier zwei verschiedene Erdräume nicht zusammenstoßen, sondern sich verflechten in mildem und engem Zusammenhang. Solche Grenz- und Übergangslandschaften haben ihre besonderen kulturellen und wirtschaftlichen Bedeutungen, aber auch für den empfindsamen Beschauer einen eigenartigen Reiz, der die Wanderungen in Bonns Umgebung nach allen Seiten anziehend und lehrhaft macht, vor allem solche an dem durch die Rheinromantik verklärten Gestade des Stromes selbst.

Der materiell wichtigste Faktor in Bonns Verkehrslage ist nicht nur der Wasserweg des Stromes, sondern auch die große Süd-Nord-Landstraße, welche hier dessen linke Seite begleitet und aus dem Tal in die Ebene austritt. Diese Hauptstraße führt durch Bonn, das somit den Schlüssel zur wichtigsten Pforte des Mittelrheintales besitzt<sup>3)</sup>. Andererseits fehlt aber Bonn eine durchgehende Fernverbindung quer zum Strom; eine solche von Flandern und Brabant her erreicht den Rhein erst in Köln, weil das Schiefergebirge zu beiden Seiten der Bonner Tieflandsbucht nach Norden vorspringt und den Verkehr an seinen Nordrand drängt. Daher auch Bonn erst 1898 eine feste Straßenbrücke (keine Eisenbahnbrücke!) sich selbst baute und keine Hauptbahn nach beiden Seiten besitzt. Doch war Bonn stets ein lebhafter Fährplatz. Denn unterhalb der Stadt mündet von rechts die Sieg, mit Schlingen und Altwässern im sumpfigen Auenwald, ein Verkehrshindernis, welches die rechtsrheinische Straße und Eisenbahn zu einem Umweg landeinwärts gegen Siegburg nötigt; daher der Verkehr von der rechten Rheinseite oberhalb Bonn nach Köln und umgekehrt, bevor es eine rechtsrheinische Eisenbahn gab, es vielfach vorzog, zwischen Bonn und dem Fischer- und Schifferdorf Beuel (jetzt bedeutender Industrieort) den Strom zu über-

3) Allerdings zweigt sich an der Mündung der Ahr bei Sinzig die mittelalterliche Straße vom Oberrhein nach Aachen ab, die aber für den Verkehr zum Niederrhein wenig in Betracht kommt.

schreiten, und somit der Straße Bonn—Köln eine erhöhte Wichtigkeit verlieh. Durch den Fährbetrieb hatte Bonn auch Beziehungen zu der oberhalb gelegenen rechten Rheinseite und dem vorderen Westerwald.

Fassen wir die Wirkungen seiner Lage für Bonn zusammen, so begründet diese einen Marktplatz eines reichen, aber begrenzten Ernährungsgebietes, des Bonngaues der Frankenzeit, aber nicht ein Zentrum des Fernverkehrs und des Fernhandels; in dieser Hinsicht stand Bonn immer im Schatten der benachbarten rheinischen Metropole Köln, sowohl infolge der günstigeren Lage der letzteren, als infolge der politischen Vorzüge der freien Stadt. Die geschichtliche Bedeutung Bonns, die tatsächlich nicht gering war, ist demnach nicht eine wirtschaftliche, sondern, was zunächst auffallend erscheinen mag, eine militärische, wobei freilich der Bonner Bürgerschaft nur eine leidende Rolle zufiel. Als römische Festung ist Bonn entstanden, als Festung wurde es Residenz der Kurfürsten-Erb Bischöfe von Köln, als diese Stadt sich die Reichsfreiheit erkämpfte.

Als eine der stärksten Festungen in Westdeutschland hat Bonn in den Kriegen Ludwig XIV. (Belagerungen 1673, 1689, 1703) eine wichtige Rolle gespielt, was auch daraus ersichtlich ist, daß in dem Utrechter Frieden (1713) die Schleifung Bonns ausbedungen wurde. Seitdem nicht mehr Festung, blieb es Residenz der Kurfürsten und Mittelpunkt eines ausgedehnten und reichen Staates und wurde als solcher ein bedeutendes Zentrum höfischen und kulturellen Lebens des 18. Jahrhunderts. Nachdem die französische Episode vorüber war und Preußen die Herrschaft am Rhein erworben hatte, bildeten die zur Verfügung stehenden kurfürstlichen Schlösser eine wichtige Veranlassung, die neugegründete rheinische Universität nach Bonn zu verlegen. Daran und an die schöne und für den Verkehr längs des Rheines günstige Lage knüpfte sich die Anziehung Bonns für wohlhabende und reiche Rentner und für den Fremdenverkehr. So führt eine zusammenhängende Folge von der Festung durch die Residenz zur Universitäts-, Rentner- und Gartenstadt des 19. Jahrhunderts!

Welches waren nun die natürlichen Bedingungen, die Bonn zur Festung geeignet machten? Die strategisch wichtige Lage zur Verteidigung der Rheinlinie und der Schlüsselstellung des Mittelrheintales an seiner Öffnung zum Niederrhein ist schon hervorgehoben.

Aber auch die örtliche Geländegestaltung ist für die Anlage einer Festung sehr geeignet, solange es keine weittragenden Geschütze gab, die von den Höhen des Kreuz- und Venusberges oder des Finkenberges (des nächsten Basalthügels der rechten Rheinseite, heute durch den Steinbruchbetrieb fast verschwunden) in die Stadt hätten schießen können, was bis ins 18. Jahrhundert hinein nicht der Fall war. Betrachten wir also die topographische Lage von Bonn.

Die Stadt liegt 15 m über Mittelwasser des Rheines (letzteres etwa 45 m ü. M.) auf der Niederterrasse, einer von fruchtbarem Lehm bedeckten diluvialen Geröllaufschüttung, welche hier die Rheinebene bildet (in der Stadt 60 m ü. M.). Diese Fläche schneidet mit steilem Hochufer gegen den hier links drängenden und dasselbe im Naturzustande unterspülenden Strom ab, während oberhalb der Gronau eine Hochflutauflage sich zwischen der Niederterrassenfläche und dem Flußbett einschleibt, die von dem großen Verkehr gemieden wird. Auch das rechte Ufer bei Beuel ist niedriger und in größerer Ausdehnung dem Hochwasser ausgesetzt, wird also von Bonn überhöht. Die Stadt Bonn ist hochwasserfrei, mit Ausnahme der untersten Enden der zum Rhein hinabführenden Straßen. Wenn man jetzt in den Zeitungen lesen kann, daß die „Altstadt“ durch Aufschüttung hochwasserfrei gemacht werden solle, so kann sich dies nur auf einen schmalen Streifen von wenigen Häusern beziehen. Nur in der Mitte der Altstadt ist eine schmale Mulde, ein Tälchen, das sich zum Rhein hinabzieht, in die Fläche der Niederterrasse etwas eingetieft, in der Linie von der Friedrichstraße (56,4 m ü. M.) zur Mühlengasse hinab; aber auch von dieser Mulde ist nur der rheinnächste Teil von großen Hochwassern überflutet.

Auf der westlichen, der Landseite, ist von großer Bedeutung für Bonn die Gumme, eine der diluvialen Rinnen, welche der Strom in die Fläche der Niederterrasse während oder bald nach ihrer Bildung eingetieft hat und die, schon lange vor der geschichtlichen Zeit, durch das tiefe Einschneiden des Stromes hochwasserfrei geworden sind. Die Gumme folgt von Godesberg dem Fuß des Venusberges, verläßt diesen von Kessenich an und nähert sich dem Rhein, läuft dann diesem ungefähr parallel in nördlicher Richtung. Die Rinne ist 100 bis 300 m breit, jetzt etwa 5 m tief (55 m ü. M., 10 m über Mittelwasser), war aber im Mittelalter tiefer, da sie seitdem stark

zugeschwemmt ist. Der Boden war z. T. von feuchten Wiesen eingenommen, ehemals aber auch von Stümpfen und Weihern, die z. T. noch in meiner Kindheit bestanden (nördl. bei Kessenich; „Schwarzes Wasser“, wo jetzt die Kaiserstraße zwischen Reichsbank- und Nassestraße). Sie nimmt die vom Kottenforst herabkommenden, stets wasserführenden Bäche auf: Poppelsdorfer, Endericher, Dransdorfer Bach; diese sammeln sich in einem am Boden der Gumme an der Altstadt vorbeifließenden Bach, der jetzt überwölbt und unsichtbar ist. Die Gumme ist innerhalb des Stadtbezirks durch die modernen Straßenanlagen zum großen Teil zugeschüttet, im Bahnhofsviertel unkenntlich geworden, doch auch hier noch immer durch die Neigung der Straßen — z. B. Kaiserplatz und Poppelsdorfer Allee gegeneinander — als Tiefenlinie erkennbar. Sichtbar ist sie noch in ihrer ganzen Breite an der Hindenburgstraße—Sportplatz, sowie in den Gärten der Marien- und Kronprinzenstraße. Sie nähert sich dem Steilufer des Rheines an der Weberstraße; weiter nördlich schwingt sie etwas vom Rhein ab, ist, wie gesagt, durch die Bahnanlagen zugedeckt, teilt sich dann in ein 600—700 m breites Strombett, das (55 m ü. M.) nach Westen über Dransdorf an den Fuß des Vorgebirges zieht, und in ein nur 100—200 m breites Bett, das sich dem Rhein wieder nähert, über Grau-Rheindorf gegen Hersel hin, wo es gegen den Rhein ausläuft. An der Teilungsstelle tritt eine Verästelung ein um eine Insel, auf der jetzt der Güterbahnhof liegt, und in einer Ausbuchtung gegen die Altstadt lag ein Weiher, das Maar (vom lat. mare, im rhein. Dialekt einen See oder Teich bedeutend), auf den hin aus der Altstadt die sehr alte Maargasse führte (daran der Maarhof), welche später durch die mittelalterliche Mauer vom Maar abgeschnitten wurde. Heute erinnert noch die „Weiherstraße“ an jenes Gewässer. -- So bildet die Gumme mit dem Rhein zusammen eine langgestreckte schmale Halbinsel, die sich im Zuge der Weberstraße auf 400 m verengt, dann wieder kopfartig ausbreitet auf etwa 1000 m in der Altstadt, mit einer noch weiter vorspringenden Halbinsel gegen den Ellerbahnhof, dann sich verschmälert gegen Grau-Rheindorf, wo sie etwa nur 300 m breit und von der Bachmündung durchbrochen ist. Ob nördlich der Altstadt in der Linie der mittelalterlichen Stadtgräben: Florentius- und Annagraben und Wachsbleiche, eine natürliche Abzweigung der Gumme geführt hat

oder ob diese Vertiefung nur künstlich ist, muß dahingestellt bleiben.

Die sumpfige Gumme war in ihrem natürlichen Zustand eine wirksame Verteidigungslinie gegen Westen, während der Rheinstrom selbst und sein Hochufer den Schutz gegen Osten bildeten. Zugleich war sie ein bedeutendes Verkehrshindernis; daher wurde die von Süden kommende uralte linksrheinische Hauptstraße zwangsweise in diese Bonner Halbinsel hineingeführt und mußte sie der Länge nach durchziehen, also die Feste Bonn passieren, und konnte durch sie gesperrt werden. So ist diese süd-nördliche Hauptstraße in der Achse der Halbinsel auch die naturgegebene Achse für die Besiedlung der Landschaft.

Die Dörfer der linksrheinischen Talebene von Rolandseck abwärts bis Bonn ordnen sich in zwei Reihen an. Die eine folgt dem westlichen Rande der Ebene: Lannesdorf, Muffendorf, Godesberg, Friesdorf, Dottendorf, Kessenich, Poppelsdorf, Enderich. Godesberg war bis zu seiner Erhebung zum Kurort in der letzten Zeit der kurfürstlichen Herrschaft ein kleines Dorf, das an der Mündung eines größeren Nebentales sich an den in die Ebene vorspringenden, von mächtiger kurfürstlicher Feste gekrönten Basalthügel anschmiegte, zugleich auch an der großen Landstraße gelegen. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts siedelten sich viele reiche Rentner im Süden des Dorfes an und errichteten an besonderen Straßenzügen mit herrlicher Aussicht auf das Siebengebirge ihre Villen und prächtigen Parks, die später zu einem Kurpark vereint wurden. Godesberg war ein Luxusort geworden, und um die Jahrhundertwende dehnte es seine von Gärten umgebenen Wohnhäuser des besseren Mittelstandes quer über die ganze Ebene bis zum Rhein aus, die dortigen Dörfer Rüngsdorf und Plittersdorf verschlingend. „Bad Godesberg“ ist jetzt eine Nachbarstadt Bonns mit eigenem Leben, noch durch freies Feld getrennt, wenn auch die Häusermassen beider Städte längs der Landstraße und längs des Höhenfußes einander entgegenstreben.

Die Kerne der Dörfer Friesdorf (jetzt in Godesberg eingemeindet), Dottendorf und Kessenich reihen sich am Fuß des Hanges der Hauptterrasse, des jetzt bewaldeten Venusberges an. Dieser Name ist aus dem früheren „Vennberg“ abgeleitet, der die ehemalige vorzugsweise Bedeckung mit Heide und Moor andeutet. Dem Fuße des steilen Höhenrandes folgt die von Wiesen, jetzt auch Obstplan-

zungen eingenommene Gumme; zwischen ihr und dem Bergfuß schalten sich Schwemmhalden ein, und auf bzw. an diesen entwickelten sich die drei Dorf-Kerne. Friesdorf liegt vor dem Ausgang eines Tälchens (mit dem Gut Annaberg), das in die Hauptterrasse eingreift, während den beiden anderen nur kurze und steile „Schluchten“ als Ausstieg zur Verfügung stehen. Mit der Zeit haben sich die Dörfer quer über die Gumme ausgedehnt, und zwar in je einem Viereck von Dorfstraßen: zwei Längswege an beiden Seiten der Gumme in Richtung auf Bonn, geschnitten von zwei Querwegen in der Richtung zum Rhein.

Poppelsdorf gehört einem anderen Typus an. Die Gumme ist hier schon weit vom Höhenfuß abgeschwenkt. Von Süden her mündet in die Bonner Niederterrassen-Ebene ein größeres, von dem Waldplateau des Venusberges herabkommendes Tal, zugleich eine Straße von Meckenheim und der Eifel her. Die Häuser von Poppelsdorf, wie es in meiner Jugend war, begleiteten, als Straßendorf, beiderseits den Bach und die neben diesem laufende schmale „Hauptstraße“; später wurde der Bach überwölbt und zur Straßenbreite, jetzt „Clemens-August-Straße“, hinzugezogen. Nur wenige Häuser standen an der einzigen Querstraße. So ist Poppelsdorf lang und schmal, rechtwinklig zu dem hier nach West zurückweichenden Höhenrand und auf Bonn zu gerichtet. Die jetzt darum, ebenso wie um Kessenich, ausgedehnten neueren Wohnstraßen gehören der städtischen Bebauung an. — Eendenich liegt etwas entfernter von dem Fuß des Kreuzberges; seine Lage ist bedingt durch den etwa 10 m hohen Steilrand, mit dem die „Mittelterrasse“ nach Nordosten gegen die Niederterrasse absetzt. Der aus dem Kottenforst herunterkommende Eendenicher Bach ist in die Mittelterrasse bis auf das Niveau der Niederterrasse eingeschnitten und treibt eine Mühle. Der Kern des Dorfes liegt auf der Mittelterrasse um den Bachschnitt herum; in ihm kreuzen sich Straßen, die von Bonn nach Südwesten in die Eifel und ihr Vorland führen, mit solchen von Poppelsdorf nach Nordwesten. Sehr fruchtbarer Lößboden auf der Mittelterrasse und am Hang des Kreuzberges hinauf umgibt Poppelsdorf und Eendenich.

Ähnlich wie die Lage von Eendenich ist die von Dransdorf, jedoch ist der Fuß der Hauptterrasse, des „Vorgebirges“, hier weit

entfernt, und vor der Mittelterrasse verläuft eine breite diluviale Stromrinne; darin eine Wasserburg.

Die Entfernungen in Meter von dem Bonner Münster bis zu den nächsten Dörfern ist: Kessenich (Kern) 2400; Poppelsdorf (unteres Ende) 1250; Eendenich (Kern) 1900; Dransdorf 3800; das stadtnächste Ende von Grau-Rheindorf ist von der Stadtumwallung 2100 m entfernt. — Die Lage des verschwundenen Ortes Mühlheim ist nicht bekannt; der Name deutet an, daß es an einem der Bäche gelegen war

Die zweite Reihe der Ortschaften hält sich in der Nähe des Rheinufers; Mehlems Kern allerdings in ziemlichem Abstand davon an der Landstraße, wo sich der Weg in das „Ländchen“ (die Grafschaft Drachenfels) abzweigt; Rüngsdorf und Plittersdorf an Stellen, wo das Hochufer der Niederterrasse an den Strom tritt — beide jetzt in Bad Godesberg aufgenommen. Das verschwundene Dorf Stockheim dürfte auch in dieser Reihe, näher zu Bonn, gelegen haben.

Die genannten Ortschaften trugen noch in meiner Jugend ländlichen Charakter und bestanden außer einigen älteren oder neueren Burgen, Villen und Klöstern zumeist aus kleinen, weißgetünchten Giebelhäusern aus Lehm-Fachwerk, unter denen größere Fachwerkhäuser, mit schwarz gestrichenen Balken in hübschen Mustern, sich heraus hoben; letztere Bauten ein sehr reizvolles, bodenständiges Architekturbild! Diese ländlichen Häuser sind jetzt zumeist verschwunden und durch charakterlose, dürftige Stadthäuser ersetzt; an Stelle der früheren Gemüse- und Obstbauern sind sie meist von Arbeitern und Handwerkern bewohnt; aus den Dörfern sind Vorstädte geworden! Aber noch immer heben sich die nicht ganz geradlinig verlaufenden Dorfstraßen ab von den darum gelagerten städtischen Wohnvierteln mit ihrem regelmäßigen Straßennetz. Einige Villen und Parks, aber auch wenige Fabriken haben sich neben und in den Dörfern, namentlich am Höhenrand des Venusberges angesiedelt.

Zuerst trat die militärische Bedeutung der Bonner „Halbinsel“ hervor in der Römerzeit. Als bald nach der Besitzergreifung errichteten die Römer hier das Lager Castra Bonnensia oder Castrum Bonna, später kurz Bonna genannt. Ob der vorrömische Name Bonn schon eine Ortschaft bezeichnet hat oder ein Gauname war, muß dahingestellt bleiben. Das römische Lager Bonn war kein Lager im heutigen Sinne des Wortes, d. i. eine vorübergehende Zusammen-

siedlung, sondern es war eine Dauerfestung, eine Hauptstütze der Verteidigung der Rheingrenze gegen das unbesetzte Germanien; zugleich beobachtete sie die Siegmündung, deren Wildnis ein Schlupfwinkel feindlicher Horden sein konnte. Die Bonner Feste war das Standquartier einer Legion, der Legio Prima Minerva, deren Namen andeutet, daß es sich um einen ausgezeichneten Truppenkörper handelt. Daran schloß sich wie gewöhnlich eine Siedlung von Trossleuten, von Angehörigen der Soldaten, von Zivilisten aller Art. Das römische Lager bestand im Norden der erst im Mittelalter entstandenen Altstadt, gegen Grau-Rheindorf hin, im Kopf jener Halbinsel, als ein von einer starken Mauer umgürtetes Quadrat von etwa 500 m Seitenlänge und mit dem diesen Anlagen eigenen Straßenkreuz im Innern und mit Toren in der Mitte der Seiten; die große Süd-Nord-Landstraße führte hindurch. Die Ostseite erstreckte sich parallel zum Hochufer des Rheins, in nur etwa 100 m Abstand. Vier Jahrhunderte lang schützte diese Feste das linksrheinische Gebiet, dann verschwand das römische Militär vor den einströmenden Franken. Aber die Feste Bonn blieb augenscheinlich bewohnt, denn das Bonn, welches, wie andere Städte des Niederrheins, von den Normannen im Jahre 881 verwüstet wurde, dürfte doch im wesentlichen diese Feste gewesen sein. Die Mauern standen noch, bis sie für den Bau der Stadtmauer nach 1243 als Steinbruch dienten; freilich wissen wir nicht, ob bis dahin noch Menschen in dem Mauerviereck gewohnt haben. Damals ist dieses vom Erdboden verschwunden. Bis heute aber zeichnet sich die Stelle des Lagers in dem Verlauf der Straßen bzw. Landwege ab: der „Rheindorfer Weg“, seit kurzem „Römerstraße“ genannt, entspricht der süd-nördlichen Hauptstraße; die „Nordstraße“ der Querstraße des Lagers; die Straße „Rosental“ der Südgrenze; „Augustusring“ der Nordgrenze; die „Rheindorfer Straße“ der Westgrenze; und noch vor kurzem war das Quadrat ein von Häusern freies Ackerland, dessen Boden voll von Ziegelbrocken war. Zur Feststellung seines Bauplanes hat man im 19. Jahrhundert Ausgrabungen veranstaltet, diese dann aber wieder zugeschüttet.

Das römische Lager stand in engem Zusammenhang mit älteren und gleichaltrigen Straßenzügen. Die Süd-Nord-Landstraße, die von den Römern als Kunststraße ausgebaut wurde, aber als Landweg jedenfalls viel älter ist, folgte ungefähr der heutigen

Koblenzer Straße. Der Weg setzte sich ursprünglich zweifellos annähernd geradlinig fort durch die spätere Altstadt im Zuge: Belderberg—Hundsgasse—Sandkaule zum Südtor des Römerlagers, hat dabei aber jene erwähnte Geländemulde, noch deutlich erkennbar in der Hundsgasse, zu kreuzen, was für Wagen lästig gewesen sein muß. Daher ließen die Römer ihre gepflasterte Straße die Mulde umgehen: sie lenkte von der Koblenzer Straße links ab durch die heutige Stockenstraße—Markt—Bonngasse wiederum zum Südtor des Lagers. Die Bonngasse ist direkt auf dieses Südtor gerichtet; erst seitdem dieses seine Anziehung eingebüßt hatte, wurde die Verbindung verbaut, und die Bonngasse setzt sich nur noch im Winkel in die jetzige Kölnstraße fort. Diese ehemalige Bedeutung der Bonngasse als Zugang zu dem damals allein Bonn genannten Römerlager erklärt auch ihren Namen; denn es ist wohl ein einziger Fall, daß innerhalb einer Stadt eine Straße nach dieser Stadt selbst benannt ist, wie die Bonngasse innerhalb des mittelalterlich-neuzeitlichen Bonn; sie ist eben entstanden, als das Gelände noch freies Feld war.

Die Fortsetzung der Süd nordstraße nördlich der römischen Feste führt durch das typische Straßendorf Graurheindorf, dessen beide Häuserzeilen, je eine auf jeder Seite, längs der Straße aufgereiht sind, die ehemalige Bedeutung dieser Straße erweisend. Jetzt aber läuft diese Straße in spitzem Winkel gegen das Rheinufer aus, in geradliniger Fortsetzung erscheint sie wieder in dem Straßendorf Widdig, dessen Straße wiederum ein Stumpf ist, der nach Süden von dem Rheinufer geschnitten wird. Es ist klar, daß hier zwischen Rheindorf und Widdig in historischer Zeit — wann ist mir unbekannt — der Rhein, veranlaßt durch den Druck der Siegmündung, in einer nach Westen ausbiegenden Kurve vorgedrungen ist. Infolgedessen mußte eine neue Straßen-Trasse Bonn—Köln geschaffen werden; es ist die, welcher noch heute die Kölner Straße folgt; diese setzt an die Bonngasse an und zieht an der Südwestecke des römischen Lagers vorbei. Weiterhin ist an ihr das große Straßendorf Hersel entstanden, jenseits desselben aber ist auch diese Straße durch ein Vordringen des Rheines unterbrochen; ihre Richtung weist ebenfalls auf den Straßenstumpf von Widdig hin. Diese zweite Unterbrechung hat man nicht durch eine neue Straßenlinie von Bonn aus umgangen, sondern durch eine scharfe winklige Ausbiegung hinter

Hersel, die hinter Widdig wieder auf die alte Linie zurückführt. So kann man hier aus der Karte der Straßen und Ortschaften ein wiederholtes Vorrücken des Rheines nach Westen ablesen, das auch

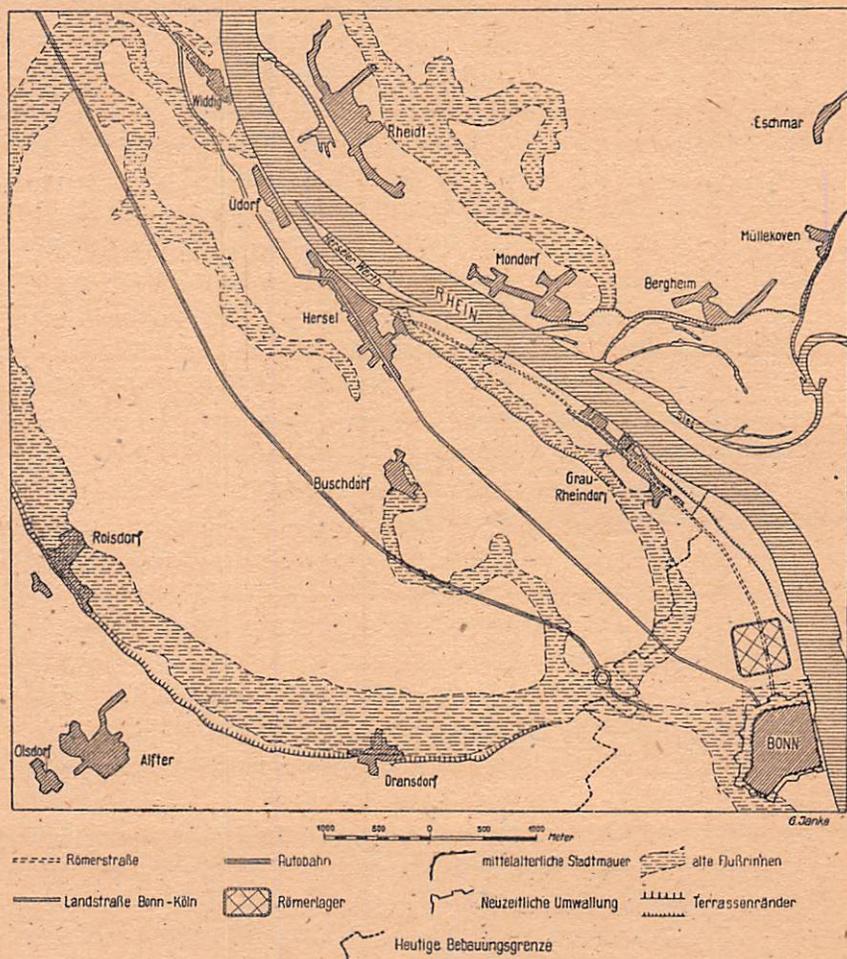


Abb. 2: Straßen von Bonn nach Köln

aus dem Herseler Werth an der linken, den Rheidter Werth an der rechten Seite des Stromes (Werth = Werder = Insel) zu erkennen ist.

Eine andere Straße der Römerzeit ist die Heerstraße, deren Namen ihrer ehemaligen militärischen Bedeutung entspricht und die

von der Südwestecke des Lagers in südwestlicher Richtung verläuft, sich nach der Unterbrechung durch die Bahnanlagen in der Endenicher Straße (jenseits der jetzigen Ringstraße) und weiter nach Duisdorf geradlinig fortsetzt, als Glied der für die Römer so hervorragend wichtigen Verbindung der Grenzfeste Bonn durch die Eifel mit dem großen römischen Zentrum Trier. Die Richtung dieser alten Landstraße ist naturgemäß auf das römische Lager orientiert; nach dessen Untergang hat sich die Endenicher Straße, von der heutigen Ringstraße an, nach dem Sterntor der mittelalterlichen Stadt hin umgebogen. Eine alte Abzweigung der Heerstraße, der „Heerweg“, führte westlich von Endenich vorbei und vereinte sich später wieder mit jener in Rheinbach. Auf andere Landwege der Umgebung von Bonn, die nach dem römischen Lager orientiert sind, soll hier nicht eingegangen werden.

Die Südwestecke des römischen Lagers, wo sich Köln- und Heerstraße kreuzen, war ein wichtiger Verkehrspunkt. Hier entwickelt sich am „Johanneskreuz“ ein Markt und eine bürgerliche Vorstadt, *Oppidum castrum Bonna*, und ein christliches Heiligtum, das Stift Dietkirchen, das erst in neuerer Zeit in die innere Stadt (Stiftskirche) verlegt worden ist.

In dem Gebiet der heutigen Stadt waren römische Landhäuser zerstreut und zahlreiche Funde römischer Münzen und anderer Gegenstände entstiegen hier dem Boden. Während das römische Lager samt seiner Vorstadt nicht unmittelbar in der mittelalterlichen Stadt fortlebt, ist ein zweiter römischer Mittelpunkt zum Hauptkern der späteren Stadtentwicklung geworden. An Stelle der späteren Münsterkirche lag ein Heiligtum der Matronen, deren Kult sich von hier aus in die angrenzenden Länder verbreitet hat, neben einem römischen Begräbnisplatz. Hier erstand eine christliche Kirche und dann das seit dem 7. Jahrhundert verbürgte *Cassius-Stift*, das sich bis zur französischen Zeit erhalten hat. Die Stiftskirche wurde im 11. bis 13. Jahrhundert zu dem herrlichen Münster ausgebaut, der Perle der rheinischen romanischen Baukunst, das einzige bedeutende mittelalterliche Bauwerk des heutigen Bonn. Seine in der Barockzeit auf dem Vierungsturm aufgesetzte hohe Schieferhaube schaut, trotz der tiefen Lage der Kirche, als Wahrzeichen Bonns weit in die Lände. Von besonderem Reiz ist der anschließende romanische

Kreuzgang. Neben dem Münster auf dem jetzigen Martinsplatz stand die Pfarrkirche St. Martin, ein alter Zentralbau, der leider im Anfang des 19. Jahrhunderts abgetragen worden ist, wobei die Münsterkirche zur Pfarrkirche wurde. Wenn man auf dem Martinsplatz steht, sieht man, daß beide Kirchen auf einem stark nach Südwest geneigten Gelände gebaut sind, nämlich auf dem Hang der Gumme, durch diese gegen das offene Land hin geschützt. Wahrscheinlich führte an dieser Stelle oder in ihrer Nähe seit Alters eine Furt durch die Sümpfe der Gumme hindurch für den Verkehr von Westen nach dem Rheine. Denn es ist doch anzunehmen, daß das römische und das christliche Heiligtum an einem nicht unwichtigen Verkehrsweg entstanden ist, der die Gumme, die den Zugang zum Rhein erschwert, passierte. Dafür kommt nur die alte Landstraße von der Ahr über Meckenheim und durch das Straßendorf Poppelsdorf in Betracht. Diesseits Poppelsdorf ist diese Straße, jetzt Meckenheimer Allee, zunächst auf die Münstergegend, bezw. die spätere Mühlheimer Pforte gerichtet, bis sie bei der jetzigen Beethovenstraße in einem Knick nach links abbiegt, um die Umwallung der Altstadt umgehend, das Sterntor zu erreichen; diese Abbiegung scheint also durch die Umwallung veranlaßt zu sein, sie weist aber ihrerseits geradlinig auf das Westtor des römischen Lagers; sie könnte also vielleicht schon römisch sein.

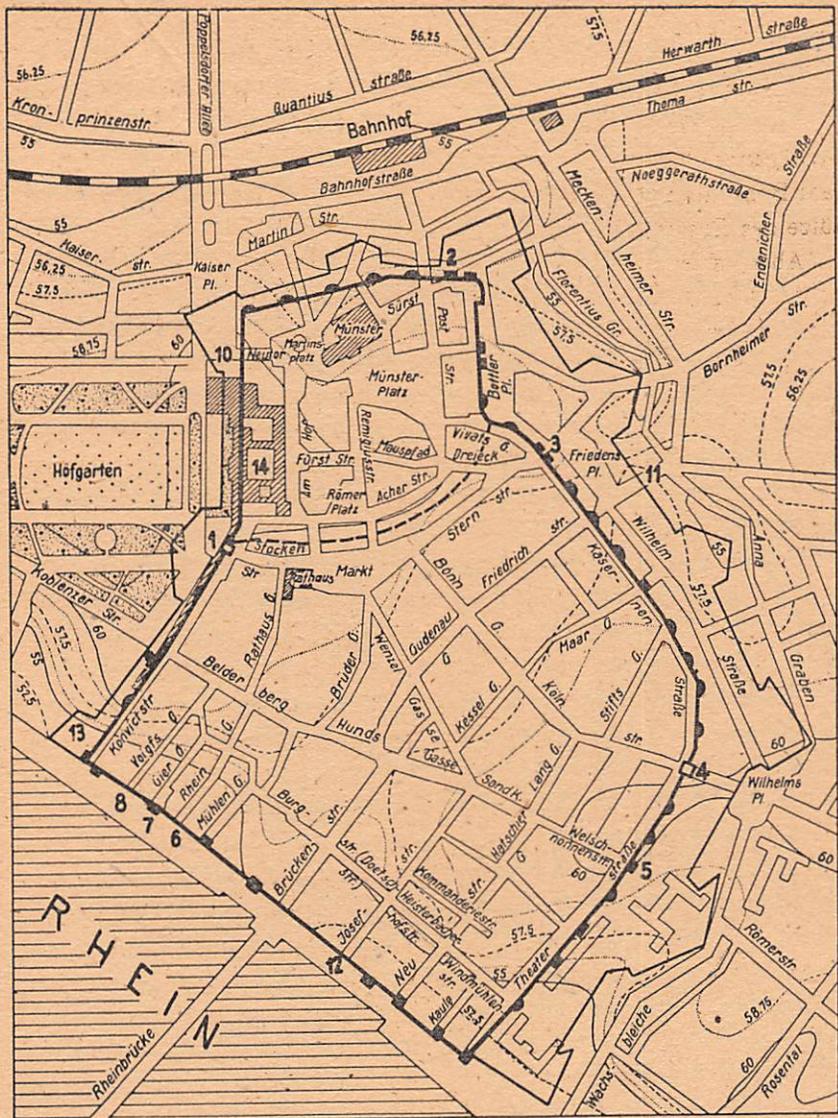
Das Cassius-Stift hatte nicht nur kirchliche Bedeutung. Es hatte reichen Grundbesitz in der Umgebung und war in der fränkischen Zeit der militärische und politische Mittelpunkt des Bonngaues. Daher bildete sich im Anschluß an das Stift eine kleine Stadt, für die später der Name *Verona* aufkam. Sie war mit Mauer oder Wall, jedenfalls mit einem Graben umgeben, ein Rechteck von etwa 300 m Seitenlänge mit abgerundeter Nordostecke. Diese Umgrenzung verlief unterhalb des Münsters an der Gumme entlang; an der Südseite unter dem späteren Schloß her; an der Ostseite zwischen Stern- und Acherstraße; gegen Norden unter der jetzigen Reichspost und der Münsterschule. Innerhalb derselben entwickelte sich ein ziemlich regelmäßiges Straßennetz, das sich im wesentlichen bis heute erhalten hat. Den Mittelpunkt bildete der Münsterplatz, auf dem ein oder zwei Teiche lagen, die als Brandteiche und auch als Viehtränke gedient haben mögen. Eine schmale Gasse, die hinter der späteren

Mauer von außen zum Platz führte, hieß der „Viehpfad“, woraus man später „Vivatsgasse“ machte. Vom Münster nach Nordwesten zog sich zu der Mühlheimer Pforte der späteren Stadtbefestigung die Sürst; an der Mauer zwischen Sürst und Münsterplatz das „Butterweck“. Die Hauptstraße aber zog vom Münster rheinwärts, die Remigiusstraße, an der rechts eine zweite Pfarrkirche St. Remigius stand, an deren Stelle, nachdem sie durch Brand zerstört war, der heutige Römerplatz liegt. Die Pfarre St. Remigius wurde dann nach der Minoritenkirche an der Brüdergasse übertragen. Die Remigiusstraße war noch in meiner Jugend viel schmaler als heute. Noch schmaler war ihre Fortsetzung zum Markt, die „Brücke“ (jetzt sehr verbreitert), nach der Errichtung der neuen Rheinbrücke, um Verwechslungen vorzubeugen, „Marktbrücke“ genannt. Der alte Name beweist, daß hier ein Festungsgraben zu überschreiten und ein Tor gelegen haben muß. Von hier führte innerhalb der Umwallung die „Acherstraße“ (gedeutet als Aachener Straße) in sanfter Krümmung zum „Dreieck“, wo auch von der Remigiusstraße her der „Mauspfad“ einlief; das Dreieck verengt sich gegen die Sternstraße in einer Weise, daß hier ein Tor anzunehmen ist, durch welches der Weg zum Vorgebirge und nach Aachen ausstrahlte. Die breite Straße „Am Hof“ entstand in Verbindung mit dem kurfürstlichen Schloßbau; die „Fürstenstraße“ ist ein Durchbruch des 18. Jahrhunderts. Die jetzt breite Bischofsgasse, welche Am Hof und Markt verbindet, war in meiner Jugend ebenso schmal wie die „Brücke“, d. h. wenn ein Wagen durchfuhr, mußten sich die Fußgänger an die Häuser drücken. — Die heutigen Verbindungsstraßen nach dem Bahnhof zu sind sämtlich erst seit den 1880er Jahren entstanden.

So hat die Stiftsstadt des früheren Mittelalters ihr besonderes nach außen abgeschlossenes Straßennetz. Aber auch außerhalb ihrer Umwallung hat sie Straßenzüge veranlaßt oder beeinflusst. Außen an die Umwallung angeschmiegt verläuft die Sternstraße in sanfter Kurve, als Fortsetzung der römischen Stockenstraße, in der Richtung auf das Vorgebirge, auf Bornheim zu, sich mit der Acherstraße am Tor des Dreiecks vereinigend. Vor dem Haupttor der Stiftsstadt am Ende der Remigiusstraße—Brücke entwickelte sich ein Markt, wie dies häufig außerhalb des Tores einer Feste der Fall ist. Hier strahlen mehrere Straßen radial zu der

alten süd-nördlichen Achse Hundsgasse—Sandkaule hin; d. s.: Bonn-gasse, Wenzelgasse, Brüdergasse (sogenannt nach dem späteren Minoritenkloster), wahrscheinlich ursprünglich auch die Rheingasse, auf die wir gleich zu sprechen kommen werden. Dieses Straßenbündel wird zusammengefaßt durch den schönen Marktplatz, dessen gestreckt-dreieckige Form durch die überwiegende Bedeutung der römischen Straße Stockenstraße—Bonn-gasse, sowie durch die genannten Radien verständlich ist. Diese Radien dürften sich bis zum Rhein fortgesetzt haben. Aber die wichtigste, vielleicht ursprünglich einzige Verbindung mit dem Strom war, wie ihr Name sagt, die Rheingasse. Sie war zugleich Hauptstraße eines dritten Entwicklungszentrums von Bonn, einer kleinen Fähr- und Fischersiedlung, welche die winkligen Gassen um die Rheingasse (Kalle, Mühlengasse, Giergasse, Voigtgasse, letztere früher Fischergasse!) umfaßt und in einem alten Schifferheiligtum, der Gertraudiskapelle, ihren Mittelpunkt hatte, die als reizvolles, aber wenig beachtetes gotisches Kirchlein bis zur jüngsten Bombenkatastrophe hinter dem Hotel Rheineck versteckt gestanden hat. Wie alt diese Fischersiedlung ist, weiß man nicht. Die Rheingasse verläuft außerhalb jener Mulde, jedoch dicht an ihrem Rande; sie zielt in ihrer Richtung auf den Markt, ist aber von diesem durch das mittelalterliche Rathaus und das Minoritenkloster abgeriegelt worden, so daß man ihr einen neuen Ausgang hinter dem Rathaus zur Stockenstraße geben mußte, dessen Namen „Neugasse“ (erst kürzlich in „Rathausgasse“ umgetauft) ihre nachträgliche Entstehung kennzeichnet.

So ist die krause Anordnung der Altstadtstraßen verursacht durch die Kreuzung der Straßensysteme dreier Entwicklungskerne (römisches Lager, Fischersiedlung, Stiftsstadt) und ihrer Verbindungen miteinander und nach dem Rheine zu. Eine größere Zahl von Gassen, die hier nicht genannt werden sollen, kreuzen ziemlich rechtwinklig die genannten Hauptstraßen zwischen Stiftsstadt und Rhein. Diese Straßen und Gassen sind, abgesehen von der römischen Stockenstraße, der Sternstraße und der Friedrichstraße (s. unten) und von Durchbrüchen oder Anlagen der neueren Zeit (Am Hof, Fürstenstraße, Vierecksplatz, jetzt Brückenstraße) sehr schmal, einige erst in den letzten Jahrzehnten verbreitert worden. Dies Stra-



**Mittelalterliche Tore**

- 1. Stockentor
- 2. Mühlheimer Torlein
- 3. (Altes) Sterntor
- 4. Kölntor

- 5. Wenzeltor
- 6. Rheintor
- 7. Giertor
- 8. Krantor

**Neuzeitliche Tore**

- 9. Koblenzertor (Michaelstor)
- 10. Neutur
- 11. (Neues) Sterntor
- 12. Josefstor

- 13. Alter Zoll
- 14. Kurfürstliches Schloß (Universität)
- Umwallung der Stiftsstadt

Abb. 3:

Altstadt von Bonn mit mittelalterlicher Mauer und neuzeitlicher Bastionenbefestigung

benutzt war im großen und ganzen schon vorhanden, und an ihm hatten sich, außer alten ländlichen Höfen, schon mehr und mehr Häuser angesiedelt, als nach Anordnung des berühmten Erzbischofs Konrad von Hochstaden 1243 durch eine gemeinsame Ummauerung dieser ganze Siedlungsraum, außer dem römischen Lager, zu einer Stadt Bonn zusammengefaßt wurde. Das stark befestigte Bonn sollte Stütze des Erzbischofs gegen das von ihm sich lossagende Köln sein.

Aber schon vor diesem letzten Akt der Stadtwerdung war Bonn, anschließend an die Stiftsstadt, durch die Besiedlung des Feldes zwischen dieser, dem römischen Lager und dem Rhein zu einer nicht unbedeutenden Stadt geworden, wie auch unter anderem daraus hervorgeht, daß im 12. Jahrhundert eine bedeutende jüdische Gemeinde dort bestand. Es war eine mächtige Mauer, die damals in wenigen Jahren gebaut wurde, aus flach gelegten Basaltsäulen mit Durchschuß anderer Materialien dazwischen; hinter dem Zinnenkranz ein Wehrgang von festen Bogen getragen; eine große Zahl von runden oder halbrunden Türmen in gemessenen Abständen sprangen von der Mauer vor. Nur gegen den Uferweg (Leinpfad) des Rheines ist die Mauer einfacher und gradliniger. Je eine mächtige Burg bezeichnet die beiden Ecken am Rhein, nach flußauf der „Zoll“ (bei *Merian*) und flußab der „Neue Thurn“. Ein nasser Graben lief außen um die Landseite der Stadt herum, die Westseite war ja außerdem von Natur durch die Gumme geschützt. Der Verlauf der Mauer zeigt deutlich die Zusammensetzung der Stadt aus den zwei Teilen: um die Stiftsstadt folgt die Mauer annähernd der alten Befestigung; es ist ein Quadrat von 300 m Seitenlänge, welches vor der neuen Stadtfläche, einem Rechteck von etwa 600 m Seitenlänge (mit Abrundung der Nordwestseite), nach Südwesten vorspringt. Ich habe als Kind noch bedeutende Reste dieser imposanten Stadtmauer gesehen: ein Stück auf dem Grundstück der Kliniken außerhalb der Theaterstraße; ein Stück zwischen Kasernenstraße<sup>4)</sup> und Wilhelmstraße; ein Stück an der Vivatsgasse<sup>5)</sup>; eines am Butterweck und Eselsgraben<sup>6)</sup> (jetzt Bottlerplatz), die beiden letzten Stücke mit Turmresten. Alle diese ehrwürdigen Zeugen aus Bonns Vergangenheit sind seitdem dem

---

4) Diese Straßen liefen hinter der Mauer her.

5) So genannt, weil sich dort die Ställe der kurfürstlichen Esel und Maultiere befunden haben.

Abreißwahnsinn der früheren Bonner Stadtverwaltung, besonders in den neunziger Jahren zum Opfer gefallen. Einzig und allein ist heute nur noch ein halbrunder Turm an der Vivatsgasse übrig geblieben; dieser ist restauriert, aber echt. Die daneben angebrachte Attrappe eines Stadttores ist zur Erinnerung an das abgerissene Sterntor neu gebaut und zwar in einer Form, wie sie nie ein brauchbares Tor haben kann; an einer Stelle, wo nie ein Stadttor hat stehen können, weil weder von innen noch von außen dort eine Straße mündet, daneben ein schwächtiges viereckiges Türmchen wie aus einer kindlichen Spielschachtel — kurz, das ganze eine Schande für eine Universitätsstadt!

Eine gute Darstellung der Mauer und des Straßennetzes des spätmittelalterlichen Bonn gibt der schöne perspektivische Plan von *Merian* (1646). Vor allem erkennen wir darauf die Tore. „Pfort“ genannt. Da fällt es auf, daß die gegen den Rhein gewendete Front nahe der Südecke drei dicht benachbarte Tore hat, das Rheintor an der Rheingasse, das Giertor und das Gran- (Kranen-) tor. Hier war die Schiffslände, und hier befand sich der Kranen noch in meiner Jugend. Der ganze lange Rest der Rheinfront von der Rheingasse bis zur Nordecke hatte keinen Eingang: ein Zeichen, wie wenig Beziehungen Bonn zum Rhein und seiner Schifffahrt hatte. Das Josefstor an der Josefstraße ist erst nach der Entfestigung Bonns geöffnet worden, wo seitdem die Fährstelle war. — Ferner ist auffallend, daß an der ganzen Süd- und Südwestseite nur ein Tor vorhanden war, das Stockentor an der Stockenstraße<sup>6)</sup>; der Eingang der Koblenzer Landstraße seit der Römerzeit. Das nächste Tor ist das „Mühlheimer Törlen“<sup>7)</sup>, also nur ein kleiner Einlaß an der Nordwestecke der Stiftsstadt, am Ende der Sürst, für die Meckenheim-Poppelsdorfer Landstraße. Viel bedeutender war das (alte) Sterntor am Ausgang der Sternstraße, wo die wichtigen Straßen nach Eendenich (Euskirchen) und Bornheim (Vorgebirge) ausgingen. Eine mächtige Torburg stand wohl erhalten bis in die 1890er Jahre, wo sie dem Banausentum zum Opfer fiel nach heftigem Widerstand der Gebildeten Bonns. Eine besonders starke Torburg,

6) Genannt nach dem längst verschwundenen Dorf Stockheim, das wohl an der Gronau gelegen war.

7) Mühlheim war ein früh verschwundenes Dorf in dieser Gegend.

das Kölnische Tor („Cölnisch Pfort“, jetzt Wilhelmsplatz) verteidigte den Eingang der Kölnstraße; und schließlich die „Wentseelpfort“ am Ausgange der Wenzelgasse-Sandkaule gegen Rheindorf zu. Der durchgehende Verkehr der Südnord-Landstraße folgte vom Stockentor der Stockenstraße über den Markt, entweder durch die Sternstraße zum Vorgebirge, oder rechtwinklig abbiegend durch die Bonngasse — die am Eingang vom Markt sehr schmal war — zur Kölnstraße. Noch viel gebrochener war der Durchgang von dem westlichen Lande zum Rhein durch die Stadt; dagegen scheint außerhalb des Grabens eine Art Ringstraße vom Stockentor nach Westen und Norden um die Stadt herum zum Rhein geführt zu haben; von der Koblenzer Straße gingen die zwei „Fährgassen“ zum Rhein oberhalb der Stadt hinab.

Das Straßennetz der Altstadt, wie es der Meriansche Plan zeigt, ist im wesentlichen, abgesehen von einigen Durchbrüchen, bis heute unverändert geblieben. An öffentlichen Gebäuden sind das burgartige Schloß des Kurfürsten (die „Hofhaltung“), das mittelalterliche Rathaus und die genannten Kirchen (die Münster-, Martin-, Remigius-, Minoriten-, Gertraudiskirchen) sowie eine ganze Anzahl anderer Kirchen und Klöster, die in der Zeit der Gegenreformation entstanden sind, sichtbar. Die Bürgerhäuser sind klein, zwei oder drei Fenster breit, meist mit nur einem Obergeschoß, mit spitzen Giebeln nach der Straßenseite. Dieser Typ wurde auch nach der, mit Ausnahme der Kirchen, völligen Zerstörung der Stadt durch Bombardierung und Brand bei der Belagerung von 1689 wieder aufgebaut. Und noch in meiner Jugendzeit waren ganze Straßen der Altstadt stimmungsvoll von diesen schmucklosen alten Häuschen eingerahmt, besonders bei Mondschein ein reizvolles idyllisches Stadtbild! Nach der Straße hatten einige Häuser noch altväterliche Verkaufsläden mit Schiebefenster; oben im Giebel Haken zum Aufwinden der Waren; manche hatten noch nach alter Sitte Sinnbilder und entsprechende Namen: „Zur roten Kanne“, „Zur Traube“, „Zum Zehrgarten“ u. a. Bemerkenswert ist es, daß auf dem Merianschen Plan noch im Innern der Stadt ausgedehnte Gärten und Rebenpflanzungen innerhalb der Häuserblocks oder auch ohne Häuser nur durch eine Mauer umgrenzt vorhanden waren; manche dieser Gärten bestanden noch in meiner Jugend, der Garten des Oberbergamtes

noch heute. Bonn war also noch recht dünn besiedelt! In der Umgebung bestand noch das Stift Dietkirchen, ferner einige wenige Häuser an der Straße vor dem Mühlheimer Törchen, sonst sind nur Felder, Rebplantungen und Baumgärten angegeben.

Zur Füllung des Festungsgrabens und zum Betrieb von Mühlen, von denen eine (an der Mühlengasse) noch in meiner Jugendzeit als Ölmühle in Betrieb war, wurde der Godesberger Bach herangezogen, der bei Rüngsdorf in den Rhein mündet; ein Teil seines Wassers wurde in Godesberg selbst abgeleitet und in einem Graben längs der Koblenzer Landstraße zum Stockentor und dann unterirdisch in die Stadt geführt. Dieser schlechthin „Godesberger Bach“ benannte Kanal wurde später im Hofgarten zu einem langgestreckten geradlinigen Weiher aufgestaut und von Roßkastanienbäumen eingefasst, die ihre Äste über das stille Wasser neigten — ein reizendes melancholisches Bild. Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts, bei Anlage der Dampftrambahn nach Godesberg, wurde dieser künstliche Bachlauf unterdrückt und an Stelle des Weihers im Hofgarten eine Straße angelegt, durch die jetzt die Straßenbahn läuft. —

Der Meriansche Plan zeigt schon den Beginn einer neuen Entwicklung Bonns zur neuzeitlichen starken Festung durch eine Bastionen-Umwallung, die in der Mitte des 17. Jahrhunderts vollendet wurde und sich in den folgenden Belagerungen bewährt hat. Sie wurde vor der mittelalterlichen Mauer entlang gezogen, im Süden und Südwesten in geringem, im Nordwesten und Norden in größerem Abstand (hier etwa 60 m). Zehn spitz vorragende Bastionen, verbunden durch geradlinige Strecken des Walles, waren an den Landseiten der Stadt verteilt; an der Flußseite dagegen wurde vor der einfachen Mauer nur eine Bastion für nötig erachtet, die vor das Ufer vorsprang, und auf der im letzten Jahrhundert das Hotel Rheineck erbaut und die Anlagestelle der Köln-Düsseldorfer Dampfer eingerichtet wurde. Doch wurde gegenüber in Beuel eine große Bastion angelegt, die spurlos wieder verschwunden ist. Besonders hoch und stark war die südliche Eckbastion am Stromufer; sie wurde nach der Aufgabe der Festung Bonn in eine aussichtsreiche baumbepflanzte Anlage verwandelt, der „Alte Zoll“, von dem der Ausblick auf Strom und Gebirge mit Recht berühmt und auf dem manches akademische Fest gefeiert worden ist. Die von Natur

schwächste Südfront der Festung wurde später noch durch Vorlage einer besonders großen, wenn auch nicht hohen Bastion verstärkt, die beim Schloßbau in den „Hofgarten“ umgewandelt worden ist.

Der Bastionenring Bonns hatte eine dicke, sehr steil geböschte, aber nicht senkrechte Ziegelmauer mit eingelagerten horizontalen Basaltsäulen; gekrönt von einem vorspringenden Sims aus Haustein und einem senkrechten Maueraufsatz mit Zinnen darüber — ein Profil, das Ersteigung durch Leitern unmöglich machte. Hinter der Mauer eine Erdfüllung; vor der Mauer ein tiefer Wassergraben. Das Wenzeltor und das Mühlheimer Törchen waren geschlossen, sodaß außer den drei benachbarten Rheintoren nur drei Tore übrig blieben: das Stockentor im Süden, das Sterntor im Nordwesten, das Kölnentor im Norden; die ganze Südwestfront war verschlossen. Da gerade vor dem Alten Sterntor eine Bastion zu liegen kam, wurde ein Neues Sterntor (ohne Torburg) mehr als 100 m nördlicher geöffnet und dort der Graben durch die „Sterntorbrücke“ überschritten, die noch als Straßennamen fortlebt. Die nach dem Alten Sterntor orientierten Bornheimer und Endericher Landstraßen zusammen mit der Meckenheimer wurden um die Umwallung herum zum neuen Tor abgelenkt. Zwischen Altem und Neuem Sterntor, zwischen Mauer und Bastionenumwallung lag als ein längliches Rechteck der noch vor 50 Jahren sogenannte Viehmarkt, jetzt nach manchem Namenswechsel „Friedensplatz“ geheißen. An sein Südende grenzte die kurfürstliche Reiterkaserne, auch in preußischer Zeit bis Ende des 19. Jahrhunderts demselben Zweck dienend, jetzt niedergerissen und durch Häuser ersetzt. Der Platz hat zweifelsohne als Viehmarkt gedient, vielleicht hat dort schon seit sehr alter Zeit vor dem Tore der Stiftsstadt und der mittelalterlichen Mauer der Viehmarkt stattgefunden: von ihm geht der schon genannte „Viehpfad“ (Vivatgasse) zum Münsterplatz hinein; in der Nähe mündete der „Viehrift“ genannte lange Landweg, der auf die ehemalige Bedeutung des Bonner Viehmarktes schließen läßt.

Die „Sterntorbrücke“ war bis zu dem vor kurzem neben der Sparkasse erfolgten Durchbruch der einzige Zugang an der Westseite der Stadt, daher sehr verkehrsreich. Sie fand ihre geradlinige Fortsetzung ins Innere der Stadt durch die ziemlich breite Hospit-

talstrasse (genannt nach einem Hospiz für die Pilger von Santiago di Compostella, das noch in meiner Jugend, wenn auch als modernes Gebäude bestand), jetzt Friedrichstraße genannt. Diese wieder setzte sich fort durch die sehr schmale Gudenaugasse bis zur Wenzelgasse. Als Zufahrt zur neuen Rheinbrücke erhielt dieser Straßenzug eine gesteigerte Bedeutung, nachdem die verbreiterte Gudenaugasse durch einen Durchbruch mit dem schon im 18. Jahrhundert breit angelegten Vierecksplatz, jetzt Brückenstraße, verbunden war. Zwischen Viehmarkt und Kölntor verlief zwischen Mauer und Umwallung die Wallstraße, in preußischer Zeit als „Wilhelmstraße“ die Straße des Gerichtes und der Juristen.

Man ersieht aus dem Gesagten, wie sehr bei der Ausgestaltung der Festung noch mehr als bei der mittelalterlichen Mauer, das fortifikatorische Interesse über das des Verkehrs überwog. Auch waren augenscheinlich die Beziehungen des Lebens der Stadt zum Rhein und seiner Schifffahrt gering, wie sich aus der Absperrung der Stadt von ihm bis auf die Südecke und aus der kümmerlichen Werftanlage ergibt.

Als nun nach dem Utrechter Frieden 1713 die kurfürstliche Festung Bonn geschleift werden mußte, beschränkte man sich auf die Niederlegung der Werke an der Südfront, die ja von Natur die schwächste war, weil dort keine Gumme vorlag. Hier erstand nun auf der Linie der Umwallung der neue, im edelsten Barock ausgeführte prächtige Schloßbau des Kurfürsten Clemens August (reg. 1723—1761), das spätere Universitätsgebäude, mit einem schmälern Flügel bis zum Alten Zoll, also fast bis zum Rhein reichend und so die Stadt gegen Süden vollkommen absperrend. Zum ersten Mal wurde nunmehr durch den Schloßbau und die Anlage des Hofgartens davor das Stockentor geschlossen; es ist erst um 1890 zunächst als Fußgängerdurchgang, dann später für Fuhrwerk und Straßenbahn wieder geöffnet worden. Staat dieses alten Einganges von Süden führte man beim Schloßbau die Koblenzer Straße geradlinig in die Stadt in der noch älteren Weglinie Belderberg—Hundsgasse und schmückte diesen neuen Eingang durch den reich ausgestatteten Prachtbau des St. Michaels- oder Koblenzer Tores, über dem die vergoldete Statue des Drachentöters Michael steht. Ein glücklicher Zufall hat bei der Zerstörung

des Schlosses durch die Bomben Ende 1944 wenigstens diesen reizvollen Barockbau verschont. Daß das kein Festungs- sondern ein Ziertor war, leuchtet jedem Beschauer ein. Doch war noch in meiner Kindheit der damals einzige gewölbte Eingang des Tores nachts durch ein solides Eichenholztor, mit einem Pfortchen für verspätete Passanten, verschlossen. Die heutigen beiden seitlichen Durchgänge für Fußgänger sind erst später geöffnet worden. Die Verschiebung des Südeinganges der Stadt vom Stocken- zum Koblenzer Tor war eine Verschlechterung für den Verkehr; denn die Linie Belderberg—Hundsgasse hatte ja keinen Ausgang nach Norden und ist auch bis heute durch die (jetzt zerstörten) Kliniken geschlossen geblieben. Der Verkehr mußte also unmittelbar hinter dem Koblenzer Tore in scharfem rechten Winkel umbiegen, um dann noch einmal umzubiegen in die Stockenstraße, sodaß die moderne Wiedereröffnung des Stockentores einem dringenden Bedürfnis entsprach.

Dagegen waren die Öffnung des Joseftores zum Rhein, wo sich dann der Fährverkehr anschloß, und die mit den Bauten des Clemens August zusammenhängende Öffnung des Neutores mit breiter Straße zum Martinsplatz und zu der Straße Am Hof wahre Wohltaten. Letztere Öffnung stand in Verbindung mit den anderen Anlagen, durch welche der Kurfürst seine Residenz schmückte. Die Prachtstraße der Poppelsdorfer Allee verband das Stadtschloß und den Hofgarten mit dem zierlichen Poppelsdorfer Schloß („Clemensruhe“) — jetzt auch durch Bomben in Trümmer gelegt — das die Stelle einer mittelalterlichen Wasserburg einnimmt. Es wurde bei der Gründung der Universität das Heim naturwissenschaftlicher Institute. Der anschließende Park, umgeben und durchzogen von dem Poppelsdorfer Weiher (dem breiten alten Burggraben) wurde als Botanischer Garten eingerichtet. Sein herrlicher alter Baumbestand ist heute eine Oase im reizlosen Häusermeer der Neustadt; freilich die Aussicht über freies Feld auf das Siebengebirge, das man in meiner Kindheit hier noch genoß, ist längst zugébaut. Ein anderes kleines Schloßchen mit Park, die Sternenburg bei Poppelsdorf, ist um die letzte Jahrhundertwende abgerissen bzw. parzelliert worden. — Von der Poppelsdorfer Allee zweigt nach Westen die Baum-schul-Allee ab, die zu einem anderen kleinen Park, der „Baumschule“ führt, neben welchem der Endericher Bach als Weiher auf-

gestaut eine Mühle trieb. Diese herrlichen Anlagen des Kurfürsten Clemens August bilden noch heute die Hauptzierde und die schattigen Promenaden von Bonn, zugleich gaben sie feste Leitlinien für die sich später angliedernden neuen Stadtteile ab.

Eine besondere Bedeutung als Verkehrsmittelpunkt erreichte der stadtnächste Teil der Poppelsdorfer Allee, der jetzt Kaiserplatz heißt und durch eine andere Art der Baumbepflanzung (Linden) gegen die Roßkastanien jener Allee sich abhebt. Daß dieser Kaiserplatz eine Brücke ist, mit welcher die Prachtstraße einen Teil der Gumme überspannt, wissen die wenigsten Bonner. Er ruht auf mächtigen Tonnengewölben; als Kind schaute ich mit Neugier und Grausen in diese dunklen Höhlungen hinein, die z. T. mit Schutt und Abfall erfüllt waren. Damals waren nur unmittelbar am Neutor schon einige Häuser im oberen Teil der Nordseite des Kaiserplatzes gebaut, die andere Seite und der untere Teil waren noch frei. Ich erinnere mich, daß ich als Kind von etwa drei Jahren vom Hofgarten aus, meiner Aufsicht entweichend, durch die dicke Taxushecke gekrochen bin, welche den Hofgarten nach dieser Seite begrenzte, und schwindelnd hinablickte über die steile Bastionenmauer in die mir furchtbar erscheinende Tiefe der Gumme — obwohl diese nur 4—5 m betragen haben mag — dann aber schleunigst von hinten gepackt und in Sicherheit gezogen wurde. Damals war dort der Boden der Gumme von idyllischen Wiesen und Gärten eingenommen, und darin stand ein Landhaus des 18. Jahrhunderts, das wir wegen seiner eigentümlichen Gestalt — kubisch mit einem runden Türmchen in der Mitte — die „Kaffeemühle“ nannten. Bald nach meinem kindlichen Abenteuer verschwand diese Idylle unter dem Bau der evangelischen Kirche, deren gewaltige Keller ebenso wie die der anderen späteren Hausbauten am Kaiserplatz in die Tiefe der Gumme hinabreichen.

Auch das Innere der Stadt wurde von Clemens August und seinen Nachfolgern verschönert, vor allem durch den reizenden Barockbau des Rathauses mit seiner Freitreppe und ihrem kunstvollen schmiede-eisernen Geländer<sup>8)</sup>. Ein heiteres, ja üppiges

---

8) Solche waren eine Besonderheit Bonns im 18. Jahrhundert: Treppengeländer im Stadt- und im Poppelsdorfer Schloß, Geländer der den Hof umgürtenden Terrasse des letzteren.

Leben entfaltete sich nach der schrecklichen Festungszeit und den zerstörenden Bombardements in der nun befriedeten Residenzstadt Bonn, eine Zeit, die noch bis heute in der Eigenart der Bonner einheimischen Bevölkerung nachwirkt. Zahlreiche Adelspaläste erhoben sich zwischen den bescheidenen Giebelhäusern der Bürger; leider sind sie alle mit wenigen Ausnahmen im 19. Jahrhundert niedergelassen und durch banale Häuser ersetzt worden; der noch übrige Böselager Hof in der Burgstraße (jetzt Doetschstraße) mit seinem Gartenhäuschen auf der Stadtmauer am Rhein ist nun auch den Bomben zum Opfer gefallen. Das Palais der Grafen von Fürstenberg am Münsterplatz dient seit den 1870er Jahren, stark umgebaut, der Reichspost. Das Gräflisch Renaissance Haus, Ecke Martinsplatz—Am Hof, ist erst um die Jahrhundertwende abgetragen. Auch die zahlreichen Klöster sind bis auf geringe Reste verschwunden; vom Franziskanerkloster (jetzt Viktoriabad) ist noch der Längsdurchschnitt der Barockkirche an der Franziskanerstraße sichtbar; Reste des Kapuzinerklosters sind ins Städtische Gymnasium verbaut; das Welschenonnenkloster wurde preußische Kaserne; auch diese ist abgerissen, jetzt Stiftsplatz; vom Minoritenkloster ist noch der gotische Kreuzgang neben der turmlosen Kirche übrig; vom Cassius-Stift der herrliche romanische Kreuzgang hinter dem Münster. Die Kanonikerhäuser des Stiftes, Bauten des 18. Jahrhunderts (nach der Zerstörung der Stadt 1689), umgaben noch in meiner Jugend Teile des Münsterplatzes. Das schmucklose Jesuiten-Kollegium an der Bonngasse wurde in preußischer Zeit „Königl. Gymnasium“ (in dem der Verfasser seine Ausbildung genossen hat), ist jetzt zum unsichtbaren Hintergebäude degradiert; gegenüber steht die im 17. Jahrhundert erbaute Jesuitenkirche, ein edler Barockbau. Auch der Stadthof des Klosters Heisterbach lebt nur noch in dem Namen Heisterbacherhof Straße fort; die Behausung der kurfürstlichen Hartschiere in der Hartschiergasse. Stattliche Häuser des 18. Jahrhunderts waren in meiner Jugendzeit, z. T. noch länger, solche an dem schon erwähnten Vierecksplatz (jetzt Brückenstraße), an dem 1870 die hölzerne Beethovenhalle, ein durch seine glänzende Akustik berühmtes Konzerthaus, erbaut wurde (jetzt auch durch Bomben vernichtet); ferner das Gebäude des Oberbergamtes, jetzt durch einen neueren Bau ersetzt, über dem Rheinwerft nahe dem Alten Zoll; ferner einige Am

Hof—Fürstenstraße. Das Beethoven-Geburtshaus in der Bonngasse besteht bekanntlich noch. Alle mittelalterlichen Torburgen sind im 19. Jahrhundert niedergerissen; angeblich aus Verkehrsrücksichten. Die Eingänge der Altstadt (außer dem Koblenzer Tor) waren in meiner Kindheit nur durch eiserne Gittertore verschließbar, an denen die grünen Zöllner den städtischen Lebensmittelzoll erhoben, wobei sie zur Kontrolle mit eisernen Stäben in die Marktkörbe bohrten. Nach der Reichsgründung verschwand diese verhaßte Abgabe und damit auch die Gittertore.

Ein besseres Schicksal als die veralteten, d. h. unpraktisch gewordenen Bauten des früheren 18. Jahrhunderts hatten die hier und da zwischen den Giebelhäusern errichteten großen Wohn- und Geschäftshäuser des ausgehenden 18. und beginnenden 19. Jahrhunderts; in ihnen wohnten manche Berühmtheiten der ersten Zeit der Bonner Universität in Straßen wie Sandkaule, Kölnstraße usw., wo später kein Mitglied der besseren Gesellschaft mehr wohnte. So bot die Altstadt Bonns in meiner Jugendzeit ein sehr gemischtes Bild; schöne mittelalterliche Kirchen; große Barockbauten: Schloß, Rathaus, einzelne Paläste und Wohnhäuser; moderne Hausbauten; alles das zerstreut zwischen den spitzgiebeligen kleinen Häusern des ausgehenden 17. Jahrhunderts, welche den Baustil der Stadt noch immer beherrschten. Besonders war der Markt noch zumeist von Giebelhäusern, allerdings größeren Formates und mit zahlreicheren Fenstern umgeben, wie das aus drei großen Giebelhäusern zusammengesetzte „Hotel“ (nicht „Gasthof“ sagte man damals) „Zum Goldenen Stern“ oder vornehmer „Hotel de l'Etoile d'Or“, und auch manches größere Geschäft war in einem oder mehreren zusammengefügt fensterreichen Giebelhäusern untergebracht, und garnicht übel fügte sich das schöne Barockrathaus in das stimmungsvolle Bild, dem sich die in hübscher Kurve verlaufende Sternstraße mit ihren Giebelhäusern harmonisch anfügte. Von diesem baulichen Bild sind heute freilich nur einzelne Reste vorhanden. Besonders der um die Jahrhundertwende verbrochene, schrecklich-gotisierende Neubau des „Goldenen Stern“, der durch seine Masse und Höhe das zierliche Rathaus erdrückte, hat dem Bonner Markt als Rest der alten Schönheit nur seine gestreckt-dreieckige Form gelassen. Und so ist es fast in der ganzen Altstadt. Die Stillosigkeit des ausgehenden 19. Jahrhunderts

hat nur noch einzelne Giebelhäuser oder Gruppen von solchen verschont oder auch solche als Atrappen nachgeahmt. Auch diese Reste sind jetzt meist den Bomben zum Opfer gefallen.

Völlig erhalten, fast noch dienstfähig, war in meiner Jugend die Bastionen umwallung mit dem davor liegenden tiefen Stadtgraben, mit Ausnahme der, wie oben gesagt, abgetragenen und durch das Schloß ersetzten Südfrent. So bot die Stadt von außen ein eindrucksvolles geschlossenes Bild, überragt von den Türmen des Schlosses und der Kirchen. Auch die Stadtmauer längs des nunmehr erbreiterten und mit Bäumen bepflanzten Rheinwerftes war, und ist stückweise noch, sichtbar. Vor allem aber die südliche Eckbastion des „Alten Zoll“. Am anderen Ende erhob sich innerhalb des Bastionenringes über dem Rand des Hochufers eine riesige alte Windmühle, die jetzt auch verschwunden ist (daher „Windmühlenstraße“), neben den Kirchtürmen war sie ein Wahrzeichen Bonns. Wenn man in meiner Kindheitszeit aus dem alten Bahnhof — ein unbedeutendes Gebäude, etwas näher zur Poppelsdorfer Allee, als der heutige 1883 gebaute — heraustrat auf die von nur wenigen Häusern besetzte Bahnhofstraße, so hatte man vor sich ein schönes Stadtbild: den grünbewachsenen Graben, dahinter die rote Ziegelbastion, darüber das graue Münster mit der gewaltigen schwärzlichen Schieferhaube, ein Bild kontrastierender Formen und Farben, das verschiedene Geschichtsepochen vor Augen führte: das Münster das Mittelalter, Turmhaube und Bastionen das Barock, der Bahnhof die Neuzeit. Aber dieses schöne Bild hatte doch seine großen praktischen Nachteile. Die Stadt hatte zwischen dem Neutor und der um die Mitte des 19. Jahrhunderts geöffneten Sürst—Münsterstraße (zur Meckenheimer Straße) und von dieser bis zur Sterntorbrücke keinen Ausgang. Wenn man vom Bahnhof in die Altstadt wollte und umgekehrt, mußte man über den Kaiserplatz. Kein Wunder, daß sich die Fußgänger selbst einen Zugang schafften: einen steilen und holperigen Fußweg quer durch den Graben und über die Umwallung, dann durch den Korridor eines Privathauses, der „Deutschen Reichszeitung“, die diesen Durchgang duldete, nach der Sürst. Man nannte diesen gebirgigen Fußweg den „Tshipka-Paß“, nach jenen Balkanpaß, der im russisch-türkischen Krieg 1877 hart umkämpft war und damals in sonst friedlichen Zeiten bei uns das allgemeine Interesse

erregte. Das gibt zugleich der Erinnerung einen Anhalt, wann dieser Notbehelfs-Durchgang entstanden und gebraucht worden ist.

Erst mit dem Neubau des Bahnhofs (1883) und der Verbreiterung der Bahnhofstraße beginnt die Öffnung der Altstadt nach dieser Seite: Poststraße (seitdem eine der verkehrsreichsten Geschäftsstraßen), Wesselstraße, zuletzt Gangolf- und Arestraße. Damit verbunden war die zunehmende Verbauung der Bastionen mit Häusern und die Zuschüttung und Bebauung des Martins- und Cassiusgrabens, die nur noch als Straßennamen fortleben. Dagegen sind Florentius- und Annagraben in ihrer Tiefe noch erhalten; wenn auch einige Häuser darin gebaut sind, kann man noch heute beim Durchwandern dieser beiden Grabenstraßen einen Eindruck von der Bastionenumwallung der ehemaligen Festung Bonn erhalten. Es folgte erst in den letzten Jahrzehnten die Verbindung Sternstraße—Bornheimer Straße (mit Brücke über dem Graben); schon früher die Alexanderstraße von der Wilhelmstraße aus. Die Rheinfront der Altstadt ist im Laufe des 19. Jahrhunderts an allen dort einmündenden Straßen geöffnet worden. Eine Fußgängerrampe an der Konviktsstraße verbesserte um 1890 den Zugang zur Dampferlandestelle. Dagegen blieb der Riegel der Kliniken bestehen, welcher die Altstadt zwischen Kölntor und Rhein absperrt, zum großen wirtschaftlichen Nachteil derselben. So durchdrangen endlich Luft und ungehinderter Verkehr das Innere der alten Festungsstadt. Es ist aber ein sehr bedauerlicher Fehler der Bonner Stadtverwaltung der kritischen Zeit von etwa 1875—1895, daß man die Bastionenumwallung hat mit Häusern besetzen lassen, ohne sie wenigstens zum Teil in Grünanlagen zu verwandeln, wie das in fast allen Städten geschehen ist.

Nur vereinzelte Landhäuser (Villen) mit Gärten befanden sich schon im 18. Jahrhundert außerhalb der Umwallung Bonns und einige, kenntlich an ihrer Bauart, habe ich in meiner Jugend noch gesehen; aber jetzt sind sie wohl alle verschwunden oder bis zur Unkenntlichkeit umgebaut.

Nach der Flucht des letzten Kurfürsten (1794) und während der Zugehörigkeit Bonns zum französischen Staat war unserer Stadt der Lebensnerv zerschnitten. War doch dieses Leben neben dem Marktverkehr fast ganz auf den kurfürstlichen Hof und die

Regierung zugeschnitten gewesen. Die Versuche der Kurfürsten, in Bonn Industrien heimisch zu machen, hatten nur bescheidenen Erfolg, wenn auch die eine der damaligen Porzellan- und Steingutfabriken sich bis heute erhalten hat. Zwar entwickelte sich, dank den französischen Schutzzöllen, eine ansehnliche Baumwollindustrie in Bonn, die aber wieder zusammenbrach, als die Rheingrenze verschwand — wieder ein Zeichen, daß Bonns Lage und Eigenart nicht die Bedingungen für größere industrielle Betätigung darbieten. Erst seit der letzten Jahrhundertwende hat die allgemeine Ausdehnung der Industrialisierung auch Bonn und Umgebung ergriffen.

Mit der preußischen Herrschaft ging es, wenn auch zunächst langsam, mit Bonn aufwärts. Es war nicht mehr Grenzstadt, sondern gehörte einer durch Industrie und Handel mächtig emporblühenden Provinz eines großen Staates an. Die Universität (seit 1818) gab Bonn wieder allgemeinere Bedeutung über die eines lokalen Marktplatzes hinaus; die neuen Verkehrsmittel: ein treffliches Netz von Chausseen, die Dampfschiffahrt auf dem Rhein, dann die Eisenbahn (Köln—Bonn 1844, weiter rheinaufwärts gebaut 1858, rechtsrheinisch erst um 1870) erschlossen die Stadt dem Fremdenverkehr, der infolge der romantischen Begeisterung für den Rhein großen Umfang annahm; für viele wurde Bonn der Anfangs- oder Endpunkt der Rheinreise, da ja hier die schöne Strecke des Stromes endet. Das milde und doch sonnige Klima — haben doch Bonn und der Niederrhein die wärmste Wintertemperatur im Deutschen Reich — wodurch auch die Gartenkunst begünstigt wird und manche exotische Pflanzen ihr Gedeihen finden, die Menge und ausgezeichnete Qualität der heimischen Lebensmittel, die trefflichen Weine machten das Leben in Bonn zu einer Zeit, wo der Winteraufenthalt im Süden noch nicht so üblich war wie später, für Wohlhabende besonders verlockend; als eine Art Phäakenstadt erschien Bonn in deutschen Landen! Dazu die alte rheinische Kultur und die zahlreichen Zeugen der Vergangenheit. Viele Rentner, darunter manche sehr reiche Leute, ließen sich in Bonn nieder und manche bauten sich prächtige, von Parks umgebene Villen; auch rheinaufwärts schmückten solche Villen und Parks Godesberg, Mehlem, Rolandseck, Königswinter. Entsprechend blühten in Bonn Luxusgeschäfte auf, die man sonst nur in Großstädten zu finden gewohnt war, sah man auf den Straßen

schöne Equipagen und Toiletten, entwickelte sich überhaupt ein elegantes und angeregtes Gesellschaftsleben. Zahlreiche Buchhandlungen sorgten für die geistigen Bedürfnisse.

Diese neue Blütezeit Bonns, besonders seit etwa Mitte des Jahrhunderts, war verbunden mit zunehmender Bebauung des ebenen Geländes außerhalb des Ringwalles. In den ersten Jahrzehnten der Universität wohnten Professoren und Studenten noch in der Altstadt. Dann zogen sie mehr und mehr hinaus in die bequemeren und luftigeren Stadtviertel. Aber noch in den 1880er Jahren spielte sich das Studentenleben überwiegend in der Altstadt und in den dortigen traditionellen Kneipen ab. Dann jedoch zog sich auch dieses immer mehr in die neuen Stadtteile hinaus, wo sich die farbentragenden Verbindungen ihre eigenen Häuser erwarben. Überhaupt wurde die Altstadt mehr und mehr zur City, zur Stadt der Geschäfte und Büros, ihre Wohnbevölkerung nahm ab. — Nur ganz kurz wollen wir die Anordnung der neuen Stadtteile darlegen.

Man kann in Bonn nicht gut von einer Neustadt sprechen, da sich die Ausdehnung divergierend nach allen Richtungen und in verschiedener Art vollzog, nur nicht über den Rhein, weil der jenseits gelegene dörfliche Ort Beuel außerhalb der Stadtgemeinde blieb und sich zu einem eigenen Industrieort entwickelt hat, der freilich wirtschaftlich eng mit Bonn verbunden ist, namentlich seit Errichtung der Brücke 1898. Störend für die Entwicklung und den Verkehr innerhalb der vergrößerten Stadt wirkte sich die Gumme aus (besonders für die Kanalisation) und noch mehr die Bahnlinie, welche die neue Stadt mitten durchschneidet und nahe an der Südwestfront der Altstadt vorbei bis zur Weberstraße durch die Gumme gelegt war; daher das Bahnhofsviertel aufgeschüttet und südlich davon die Bahn auf einem mehrere Meter hohen Damm geführt werden mußte. Denn die Bahn war in ihrer Höhenlage durch das Niveau des unteren Endes der Poppelsdorfer Allee bestimmt, die man nicht unterschneiden wollte. Dieses war schon bei der Anlage der Allee aufgeschüttet (57 m ü. M.) bis etwa zur Mitte zwischen dem Niveau des Gummebodens und der Niederterrasse, auf welcher letzterer die beiden Schlösser (60 m) liegen. Der schöne Anblick der Poppelsdorfer Allee beruht mit darauf, daß diese sich gleichmäßig und sanft gegen die später von der Bahn eingenommene Tiefenlinie senkt,

während der Kaiserplatz ihr in kürzerer steilerer Neigung entgegenfällt. Da es nur Niveauübergänge der Bahn gab, mußten auch alle Straßen in der Gumme bis zu dem Niveau der Bahn aufgeschüttet werden, während die dazwischen übrigbleibenden Gärten und Wiesen Vertiefungen bildeten, die erst allmählich durch Häuserreihen dem Blick entzogen wurden. Der Straßenverkehr war an den Bahnübergängen, namentlich in der Nähe des Bahnhofes, wo häufig rangiert wurde, durch die starke Zugfrequenz sehr behindert. Man hat zwar in den 1890er Jahren eine Treppen-Unterführung für Fußgänger an der Poppelsdorfer Allee angelegt, aber erst nach dem ersten Weltkrieg schritt man zur Herstellung dreier Unterführungen (Poppelsdorfer Allee, Meckenheimer-, Dransdorfer Straße) auch für Wagen und Straßenbahn, wodurch freilich alte Verkehrswege wie die Meckenheimer Straße unterbrochen und die Poppelsdorfer Allee sehr geschädigt wurden. An der Reuterstraße im Süden der Stadt und am Güterbahnhof (Viktoriabrücke) wurden Überführungen für den Autoverkehr geschaffen. Man hat versäumt, die Bahn nach außen umzulegen, als es dafür noch Zeit war, ebenso versäumt, eine Umgehungsstraße für den Autoverkehr anzulegen, der jetzt der einst so ruhigen idyllischen Baumschulallee folgen und die Poppelsdorfer Allee queren muß.

Auch in den neuen Stadtvierteln wurde das in der Altstadt herrschende rheinische Einfamilienhaus, wenn auch ohne Giebel und mit größeren Fenstern, beibehalten. Es ist hier im allgemeinen drei Fenster breit, ein oder zwei Stockwerk hoch, und die Unterschiede der Häuser beruhen im wesentlichen auf der größeren oder geringeren Breite und Tiefe des Hauses und daher auch der Zimmer und des Treppenhauses. In den Jahren etwa 1850 bis 1870 wurden geräumige und stattliche Einfamilienhäuser von 10 bis 12 Zimmern, ohne Etagenabschluß, also normal von einer Familie zu bewohnen, gebaut, so daß man von einem damaligen außerordentlichen Wohnluxus für den Mittelstand (Professoren, Beamte, Rentner usw.) sprechen kann. Dazu kamen dann in derselben Zeit die großen, in ausgedehnten Parks gelegenen Villen der Reichen, besonders an der Koblenzer Straße, ferner an den Luxusstraßen Poppelsdorfer Allee und Baumschulallee und vereinzelt an einigen anderen Straßen. Die Villen und Parks an der Rheinseite der Koblenzer Straße,

die bis zum Steilufer hinabreichten, bildeten ein einzigartiges Bild des üppigen Reichtums, der Naturfreude, der Bau- und Gartenkunst, die jedenfalls in Deutschland in ihrem Zusammenhang einzig dastand. — So war es sehr schwer im Bonn der 1860—1880er Jahre eine Mietswohnung zu bekommen. Seit etwa 1890 wurden dann zahlreiche schmale Häuser des Dreifensterschemas für bescheidenere Ansprüche gebaut. Erst seit der Jahrhundertwende, seitdem die Bauplätze spärlicher wurden, hat man auch Mietshäuser mit Etagenwohnungen erstellt, und seit der Not der Inflation ist man dazu übergegangen, fast alle großen und kleinen Einfamilienhäuser in Kleinwohnungen umzubauen, die großen Villen und alten großräumigen, unpraktisch gewordenen Häuser niederzulegen und durch moderne Häuser praktischerer Raumausnutzung zu ersetzen, die Parks aber zu parzellieren. Durch die Bombenzerstörung machte die Proletarisierung der ehemaligen Luxus- und Gartenstadt erschreckende Fortschritte. Doch noch immer waltet im Stadtbilde das dreifenstrige zweistöckige Haus vor, in den besseren Stadtteilen mit Vorgärten, vielfach auch mit Gärten innerhalb der Häuserblocks.

Die neueren Stadtteile lassen sich in zwei ganz verschiedene Quartiere unterscheiden: der Norden und Nordwesten einerseits, der Südwesten und Süden andererseits. Das erstere ist von „kleinen Leuten“ und Gewerbetreibenden bewohnt. Nur zögernd schlossen sich im Norden einige neue Straßen jenseits der Umwallung an, und auch heute noch ist die Besiedlung zwischen Rhein und der eine Strecke weit mit Häusern besetzten Kölnstraße gering infolge der Absperrung durch die Kliniken. Dagegen setzte sich an dem wichtigen Eingang der Sterntorbrücke schon früh ein Netz radialer, dicht bewohnter Straßen an: Breite-, Max-, Meckenheimer Straße und quer dazu gerichtete Nebenstraßen, z. B. die Heerstraße; die Meckenheimer Straße vornehmlich von Rechtsanwälten und Notaren besiedelt. Weiter westlich mündeten in die Meckenheimer vereint die Bornheimer- und Endericher Straße ein, erst kürzlich direkt mit der inneren Stadt verbunden. In der Gabelung der beiden liegt der „Alte Friedhof“ mit seinen schönen Bäumen und hervorragenden Denkmälern, mit der edlen romanischen Kapelle, die von der Deutsch-Ordens-Kommende Ramersdorf hierher übertragen ist; ein idyllischer Ruheplatz in diesem nüchternen Stadtteil! Um den Güterbahnhof

und Ellerbahnhof haben sich Fabrikviertel angesetzt, die sich auf das Dransdorfer Feld hin ausdehnen. Eine moderne „Ringstraße“, nur teilweise bebaut, schwingt sich von der Baumschule im Norden der Stadt herum bis zum Rhein. — Im Süden und Südwesten der Stadt nach dem Gebirge und dem Venusberg hin, also auf der schönen Seite Bonns, sind die Viertel der Wohlhabenden; sie sind es, auf denen der Ruf Bonns als Gartenstadt und seine Anziehung zur Niederlassung beruht.

In dem Straßennetz der neuen Stadtteile heben sich die beiden kurfürstlichen Alleen, ferner die alten Landstraßen und Landwege, namentlich die radial nach dem Stadttinnern gerichteten, als Hauptlinien des Verkehrs heraus; die früheren Landwege unterscheiden sich durch ihren von der Geradlinigkeit etwas abweichenden Verlauf, einige von ihnen auch durch Schmalheit, von den rechtwinklig sich schneidenden, gleichmäßig breiten neuen Straßen. Die Landstraßen sind die Kölnstraße, die Heerstraße, die Bornheimer- und Endenicher Straße, die Endenicher Allee, die Meckenheimer Straße bzw. Allee; im Süden vor allem die Koblenzer Straße, die vor der Ableitung des Autoverkehrs durch die Reuterstraße besonders verkehrsreich war, aber zugleich Prachtstraße, wie schon ausgeführt; nahe dem Koblenzer Tor waren an ihrer Rheinseite die drei großen Hotels aufgereiht mit Gärten bis zum Hochufer: Kley, auch Kaffee- und Konzertgarten (jetzt abgerissen, Grundstück zum „Stadtgarten“ gemacht); Hotel Royal (Königshof), das einzige noch bis zur Bombenzerstörung stehende; Hotel Bellevue, an dessen Stelle seit der Jahrhundertwende die „Lesegesellschaft“, das vornehmste Kasino Bonns. Von der Weberstraße ab beginnen die Villen, und die Straße ist von alten Bäumen überwölbt. Die Bebauung der Koblenzer Straße endete bis zur Jahrhundertwende an der damaligen Stadtgrenze, an der Reuterstraße. Die häßliche Steingutfabrik, welche garnicht in das vornehme Wohnviertel hineinpaßte, ist erst seit einigen Jahren niedergelegt. — An der Weberstraße spaltet sich von der Koblenzer ab die Kessenicher Straße, schon eine Römerstraße, die einst wichtigste Fahrstraße nach diesem Dorf, jetzt Niebuhr-, Helmholtz-, Burgstraße genannt. — Der Kessenicher Bendenweg (Wiesenweg) folgte vom Kaiserplatz der Tiefe der Gumme und wurde seit 1870 von der Kaiserstraße sowie jenseits der Bahn von der

Schumannstraße zugeschüttet. Auf dem westlichen Höhenrand der Gumme verläuft der Bonner Talweg von der Poppelsdorfer Allee nach Kessenich, dessen Namen darauf hinweist, daß diese Strecke der Gumme einmal „Bonner Tal“ genannt wurde; jetzt ist dieser Weg die allzu schmale Linie des Autoverkehrs. Luisenstraße und Lotharstraße, ebenfalls alte Landwege, verbinden Poppelsdorf mit Kessenich. Quer zu diesen Radien verlaufen ebenfalls alte Landwege, der Grünweg (später als Königstraße verbreitert) und der Venusbergweg, letzterer von der Poppelsdorfer Allee ausgehend der Zugang zum Venusberg (am „Felsenkeller“ vorbei); außerdem gab es noch Zugänge des Venusberges von Kessenich aus. Der Hang des Venusberges von dem jetzigen Krankenhaus abwärts war mit Gras bewachsen und von prächtigen alten Kirschbäumen bestanden, die in regelmäßigen Reihen auch die angrenzende Ebene einnahmen, ein herrlicher Anblick zur Blütezeit! Die „Poppelsdorfer Kirschen“ waren eine besonders köstliche Art, rötlich-schwarze, dicke, saftig-süße Früchte; wenn sie reif waren, richteten die Besitzer Verkaufsstände unter den Bäumen auf, die Bonner Bürger pilgerten hinaus und man genoß die Kirschen frisch gepflückt. Von all dieser Herrlichkeit ist nur noch der Straßennamen „Kirsch-Allee“ übrig geblieben!

Der Reuterweg, jetzt Reuterstraße, ist ein ehemaliger Landweg, der noch vor einigen Jahrzehnten streckenweise aus eingefahrenen Karrengleisen bestand; er läuft von der Koblenzer Straße in West-Nordwest-Richtung auf Poppelsdorf und soll seinen Namen haben von dem einst von Zeit zu Zeit stattfindenden Beritt der Gemarkungsgrenzen. Zwischen diese alten Leitlinien sind, wie gesagt, rechtwinklige Straßen eingefügt. Zu diesen gehört als eine der am frühesten bebauten Straßen die Weberstraße, häßlich geschlossen ohne Vorgärten von der Koblenzer Straße bis zur Bahn, und der vornehmere Zug August- und Lennéstraße vom Kaiserplatz bis zur Niebuhrstraße. Eine erst um die Jahrhundertwende ausgebaute Diagonale ist die Argelanderstraße, welche heute den Zugang des Venusberges für Fußgänger bildet. Sonst ist über den geist- und reizlosen „Bebauungsplan“ nichts zu sagen, als daß er unglaublicherweise keinen Platz und keine größere Grünanlage ausgespart hat! Während ich in meinem väterlichen Haus und Garten an der

Königstraße (an der Bahnlinie) in halb ländlicher Umgebung aufgewachsen bin, ist von den 1880er Jahren an allmählich das ganze Kessenicher Feld, mit seinen Kartoffel-, Rüben-, Kappesäckern, zugebaut worden und das Dorf mit der Stadt verwachsen; das ist bisher noch nicht völlig bei den anderen Nachbardörfern erreicht: Dottendorf, Endenich, Dransdorf und Rheindorf, obwohl die beiden letzteren immer zur Stadtgemeinde Bonn gehört haben. Die anderen Dörfer sind 1904 eingemeindet worden. Der nähere Teil des Venusberges ist in einen Park-Wald umgewandelt und damit den Bonnern eine unschätzbare, aussichtsreiche Erholungsstätte geschaffen worden, von wo aus man weit in den Kottenforst hinein wandern kann. Leider droht dieser „Lunge von Bonn“ eine arge Schädigung durch den Neubau der Kliniken auf dem Venusberg, an die sich dann notwendigerweise ein ganzer Stadtteil anschließen muß. Dagegen hat Bonn eine andere wertvolle Bereicherung erfahren durch den seit der Mitte des Jahrhunderts stückweise fortgeschrittenen Ausbau der breiten Werftstraße — das letzte Stück bis zur Gronau-Anlage erst um die Jahrhundertwende — an dem von Schiffen belebten Rhein entlang, an den Gärten der Koblenzer Straße vorbei, mit den Ausblicken auf das Siebengebirge, mit dem Rückblick auf die relativ hochgelegene Stadt; wohl eine der schönsten Promenaden Deutschlands!

So ist der für eine in der Ebene gelegene Stadt merkwürdig ungeordnet erscheinende Stadtplan Bonns entstanden, historisch entwickelt aus den drei Stadtkernen und ihren Verbindungs- und Zufahrtsstraßen. Wie wir so oft beobachten können, behaupten sich die einmal entstandenen Straßenlinien mit größter Zähigkeit durch die Jahrhunderte, in Bonn sogar manche durch zwei Jahrtausende. Wenn auch durch die Zerstörung der Stadt 1689, dann durch die banaisische Modernisierungswut des 19. Jahrhunderts, schließlich durch die jüngste Zerstörung 1944/45 Bonn sehr arm ist an geschichtlich und künstlerisch bemerkenswerten Bauten, so ist doch der Straßenplan, wenigstens der Altstadt, ein geschichtliches Monument, das man möglichst erhalten sollte, einschließlich der aus alter Zeit überkommenen Straßennamen, soweit sie nicht schon infolge allzu großer Nachgiebigkeit gegen Wünsche der Anwohner (vergl. Hospitalstraße und Viehmarkt) bereits umgetauft sind in charakterlose Allerweltsnamen.

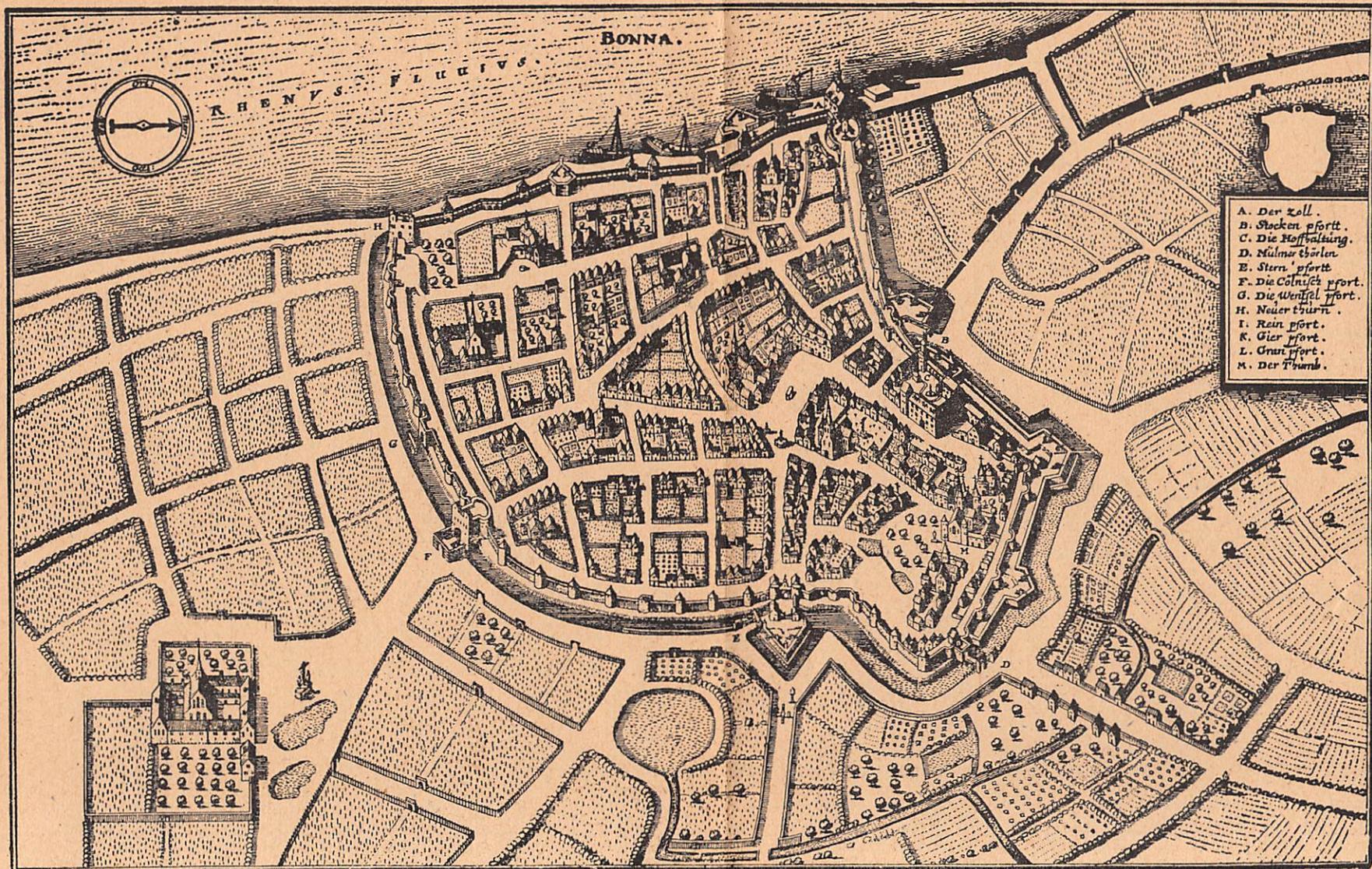


Abb. 4: Die Stadt Bonn nach Merian (1646)

