

rund um die Stadt bestehen. Selbst die nun wesentlich verkürzte Verbindung zwischen Stadtzentrum und Poppelsdorf wirkt sich für den allgemeinen Fahrverkehr nicht aus, da die Poppelsdorfer Allee dafür gesperrt bleibt. Sie ist als Promenade angelegt³³, der in der Barockzeit Aufgaben gesellschaftlicher Kommunikation zugeordnet sind. Für die Öffentlichkeit wird deshalb gleichzeitig die Meckenheimer Allee und Straße (heute Thomas-Mann-Straße) als Umgehungs- oder Entlastungsstraße ausgebaut. Ein Vermessungsplan aus dem Jahre 1756 informiert uns über den alten Zustand dieser Strecke³⁴. Ihre ursprüngliche Richtung auf das Mülheimer Tor zu mußte sie mit dem Bau der Festung im Glacisbereich ändern (vgl. Beilage), wo sie auf einem Umweg um die Stadt herum zum Sterntor abknickte. Die Regulierung nimmt nun eine Verkürzung zum Sterntor vor, obwohl die Aufhebung der Festung die direkte Linienführung in die Stadt nicht nur theoretisch wieder ermöglicht hätte³⁵. Der Knick in der Allee hat sich bis heute vererbt. Bis heute ist auch der Zugang zum Stadtzentrum von Süden her nicht befriedigend gelöst, wobei die Eisenbahnstrecke die Riegelfunktion der Festungswerke übernommen hat.

Die Situation der barocken Festung wird, obwohl diese funktionslos geworden, weder in kurfürstlicher Zeit noch später durch Planung geändert, die im Sinne des Schlagwortes *Stadtverschönerung* den altstädtischen Randbereich durch *Boulevards* auf den *Bollwerken* oder *Esplanaden* im Graben- oder Glacisbereich saniert hätte. So haben sich die Festungswerke als abseitige Stadtrandelemente³⁶ bis in unsere Tage vererbt. Die nach und nach erfolgte private Erschließung und Bebauung hat außer im Bereich Wilhelmstraße, die 1825 ff. auf den nördlichen Werken als erste bürgerliche Stadterweiterung³⁷ entsteht, zu einer Petrifizierung der alten Festungsstraße geführt, die weder mit städtebaulichen noch konservatorischen Vorstellungen in Einklang zu bringen ist. Die Folge ist eine schrittweise Beseitigung der Reste je nach Gelegenheit³⁸ und ein konturloses Verschwinden der durch Stadtmauer und barocke Bastionen einstmals so eindrucksvoll markierten Grenzen der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt. Mit Ausnahme des Schloßbereichs fehlen in Bonn die optisch wahrnehmbaren städtebaulichen Zäsuren, gleich ob durch erhaltene Bastionen oder Grünanlagen gebildet.

Die oben bereits beschriebene Situation der Festung Koblenz wird von der Karte des Wallmeisters Georg Joseph Raab a.d.J. 1765³⁹ anschaulich vorgeführt (vgl. Bei-

³³ vgl. v. der Dollen, Vorortbildung Residenzfunktion, S. 11 ff. und Planübersicht im Anhang ebd.

³⁴ HStA Düsseldorf, Kurköln IV 1348, abgebildet bei Kalnein, Schloß Poppelsdorf (s. o. Anm. 31), Abb. 169 (nicht vollständig)

³⁵ Erst der Bau des neuen Bahnhofs veranlaßt 1883/84 Bonner Bürger — nicht die Stadtverwaltung — in Privatinitiative einen Straßendurchbruch im Bereich des Mülheimer Törchens vorzunehmen (= Poststraße). Edith Ennen und Dietrich Höroldt, Vom Römerkastell zur Bundeshauptstadt. Kleine Geschichte der Stadt Bonn, Bonn 1976, S. 257.

³⁶ vgl. Michael R. G. Conzen, Zur Morphologie der englischen Stadt (Helmut Jäger (Hsg.), Probleme des Städtewesens im Industriezeitalter, Städteforschung A 5, Köln, Wien 1978, S. 1—48) S. 18 f.

³⁷ Ennen/Höroldt, Vom Römerkastell (s. o. Anm. 33), S. 191.

³⁸ Beim Bau des Geschäftsbürohauses „Cassiusbastei“ an der Münsterstraße/Poststraße und der „Kaiserpassage“ an Kaiserplatz und Neutor in den 1970er Jahren verschwanden wertvolle Teile der Bastionen.

³⁹ im Mittelrhein-Museum Koblenz. Vgl. auch Abb. 6 in v. der Dollen, Die Koblenzer Neustadt (s. o. Anm. 15).