Bertha-von-Suttner-Platz

zuvor Risselstraße / Rijselstraße, Viereckplatz und Brückenstraße

Schlagwörter: Platz (Städtebau), Haltestelle
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Bonn
Kreis(e): Bonn
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historische Aufnahme (vermutlich aus den 1920er-Jahren) der zwischen 1898 und 1949 so benannten Brückenstraße in Bonn, die 1949 nach der ersten weiblichen Friedensnobelpreisträgerin in Bertha-von-Suttner-Platz umbenannt wurde. Fotograf/Urheber: unbekannt (Sammlung Klaus Rick)



Der Bertha-von-Suttner-Platz ist ein nach der ersten weiblichen Friedensnobelpreisträgerin Bertha Sophia Felicita Freifrau von Suttner, geborene Gräfin Kinsky von Wchinitz und Tettau (1843-1914) benannter Platz in Bonn. Mit seiner Lage unmittelbar an der Kennedybrücke nach Beuel und der Kreuzung der Bundesstraße B 56 mit der Bundesstraße B 9 ist er nach dem Hauptbahnhof einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Bonns.

Geschichte
Straßenumlegungs- und Verbesserungspläne für den Bereich der nördlichen Altstadt
Altstadtumlegung und Verkehrsplatzbau nach dem Krieg
Die Ausführung des Umlegungsplans und der Bau des Verkehrsplatzes (1946-1950)
„Taufwirrwarr“ in Bonn: Namensgebung des „Bertha-von-Suttner-Platzes“ (1949)
Verkehrstechnische Veränderungen (1949-1990)
Umbau des „Schmuddelkindes“ Bertha-von-Suttner-Platz (ab 1998)
Quellen / Internet

Geschichte

Die Idee einer Straße in Ost-West-Richtung und einer Verbindung über den Rhein nach Beuel bestand in Bonn schon lange. Allerdings gab es bis zur frühen Neuzeit keine solche Straße. Nur die Maargasse (heute Oxfordstraße) konnte als eine solche Ost-West-Verbindung bezeichnet werden, das Areal des heutigen Bertha-von-Suttner-Platzes war bebaut. Lediglich eine schmale Straße führte von dort aus zum Rhein.
Bereits Kurfürst Joseph Clemens von Bayern (1671-1723, Erzbischof von Köln 1688-1723) hatte 1710 solche Pläne für den Verkehr in Bonn. Realisiert wurde hingegen nur ein Bereich in der Nähe des Rheinufers, die dort entstandene Straße trug den Namen Risselstraße (Rijsel = Lille, dort wurde der Kurfürst zum Bischof geweiht). Um 1773 wurde die Rijselstraße in Viereckplatz umbenannt. Der Platz existierte nun bis zur Fertigstellung der Rheinbrücke 1898. Von dort an hieß dieses Areal Brückenstraße und erfüllte in etwa die gleichen Aufgaben wie der heutige Bertha-von-Suttner-Platz. Dieser Platz lässt sich heute im Bereich der Straßen Berliner Freiheit und Belderberg lokalisieren, die Brückenstraße hatte ungefähr den selben Verlauf wie die heutige

Friedrichstraße. Die Bückenstrasse war eine Verbindungsstraße zwischen Wenzelgasse und Hundsgasse (heute Belderberg); neben dem Straßenverkehr nahm sie auch die Trasse der Straßenbahn auf, welche über die neue Brücke bis nach Siegburg führte.

Straßenumlegungs- und Verbesserungspläne für den Bereich der nördlichen Altstadt

Schon vor dem Zweiten Weltkrieg gab es Planungen für eine effizientere Verkehrsführung. Das Verkehrssystem der Bonner Altstadt ist seit Jahrhunderten nur geringfügig verändert worden; ein Beispiel ist der Bau der Rheinbrücke 1898). Neue Verkehrsansprüche durch den höheren Motorisierungsgrad machten eine Neugestaltung und Verbesserung unumgänglich, schon in den 1930er Jahren war das Verkehrsnetz dort überlastet.
Drei Vorschläge zur Umgestaltung der Verkehrswege wurden diskutiert. Der erste Planentwurf von 1944 beinhaltete die Verbreiterung der Straßen und die Neugestaltung des innerstädtischen Straßennetzes. Die Ost-West-Trasse sollte über einen 120 Meter breiten repräsentativen Platz führen. Die Rheinbrücke, welche um 400 Meter stromabwärts errichtet werden sollte, und die auszubauende Nord-Süd-Achse (heute Kölnstraße) sollten die Begrenzungen für diesen Platz bilden. Die Ost-West-Trasse folgte im Norden der ehemaligen Stadtbefestigung.
Der Bebauungsvorschlag des Planungsamtes im Dezember 1945 übertraf mit seinen enormen Ausmaßen noch die Vorstellung der letzten Kriegsjahre. Dieser Plan griff die Idee der Straßenführung durch das Koblenzer Tor von 1944 wieder auf, auch der repräsentative Platz (100 x 200 Meter) sollte verwirklicht werden. Die zwei parallelen Straßenzüge, getrennt durch eine Mittelblockbebauung sollten den Platz komplettieren. Diese „Große Lösung“ wurde allerdings von der Stadtvertretung am 8. Mai 1953 endgültig verworfen.
Der dritte Vorschlag wurde 1946 vom Bürgerrat vorgelegt. Noch im selben Jahr wurde dafür ein Ideenwettbewerb ausgelobt. Dieser endgültige Neugestaltungsplan sah die Lösung in einer Straßenkreuzung, ähnlich wie in den vorherigen Vorschlägen vor, jedoch unter Verzicht der radikalen Veränderungen der Grundstücksgefüge. Einzig die Idee eines Verkehrsplatzes von 40 Metern Breite wurde aufgegriffen. Das Hauptbestreben galt der Verbreiterung der Straßen und dem straßenbahnspezifischen Ausbau des Platzes, damit die Bahnlinienführung über die Rheinbrücke beibehalten werden konnte.

Altstadtumlegung und Verkehrsplatzbau nach dem Krieg

Ende des Zweiten Weltkriegs 1945 waren rund 33% der Stadt Bonn zerstört. Die größten Schäden erlitten die Altstadt und der Bereich nord-westlich der ebenfalls vollkommen zerstörten Rheinbrücke.
Zu Zeiten vor der Kriegszerstörung zeichnete sich die Bonner Altstadt durch enge, verwinkelte Straßen aus, einzige Veränderungen waren die Rheinbrücke und Fluchtlinienänderungen.
Vor allem der Kreuzungspunkt der Nord-Süd- (heutige Bundesstraße B 9) und Ost-West-Achse (heutige B 56) lag im Fokus. Die mitunter extreme Zerstörung der Altstadt und Nordstadt begünstigten die Planungen einer verkehrstechnischen Verbesserung und der Altstadtumlegung. Die Enttrümmerung sollte mit dem Wiederaufbau und der Sanierung einhergehen, die zahlreichen Kleinstgrundstücke der Altstadthäuser sollten in zusammengefassten Grundstücken aufgehen, auch die geplante Straßenführung führe zu einer anderen Grundstücksstruktur.

Für die Altstadtumlegung und den Bau des Verkehrsplatzes wurden 1946 dabei folgende Grundanforderungen gestellt:

1. Verkehrsführung vor und zur Rheinbrücke sollte verbessert werden, eine breitere Straße sollte dorthin entstehen und die Bahnlinienführung hatte oberste Priorität sowie

2. Straßen- und Fernbahnen sollten in breite Straße verlegt werden und an der Haltestelle ausreichend Platz zum Ein- und Aussteigen bieten.

Der Neuordnungsplan von 1946 markierte auch das Entfernen der Erinnerung an den verlorenen und grausamen Krieg, der Plan galt als Neuanfang.

Der Bau des Verkehrsplatzes und der heutigen Straßenführung fand in den Jahren von 1946 bis 1950 statt. Begonnen wurde mit der Räumung der Trümmer im Bereich der Zubringertrasse und vor der Brücke.
Zahlenmäßig umfasst das Umlegungsgebiet nun weniger Straßen, die Grundstruktur blieb erhalten und die Verkehrsfläche verdoppelte sich von 8,16 auf 15,45 Hektar, was auf die Verbreiterung der Straßen zurückzuführen ist. Der Neuordnungsplan vom 21. April 1949 legt eine Straßenbreite von 48 Metern und eine Länge von 120 Metern für den Verkehrsplatz fest. Ziel war es, die

alte Infrastrukturführung zu erhalten und die vorhandenen Straßen so zu verbreitern, dass sie dem Verkehrsaufkommen besser gerecht werden.
Somit ist festzuhalten, dass die richtungsweisenden Entscheidungen in den ersten Nachkriegsjahren und vor allem vor der Ernennung Bonns zur provisorischen Hauptstadt gefallen sind.

Die Ausführung des Umlegungsplans und der Bau des Verkehrsplatzes (1946-1950)

Am 6. Mai 1947 wurde mit der Räumung der Trasse Richtung Rhein begonnen. Entscheidend für die Nord-Süd-Achse (heutige B 9) war der Durchbruch des Koblenzer Tors 1948 und somit die Öffnung für den Verkehr der Adenauerallee. Im Weg stehende Gebäude wurden abgerissen und den Besitzern zur Entschädigung gleichwertige Grundstücke in der Altstadt übertragen. Bis zur Inbetriebnahme der neuen Rheinbrücke 1949 wurde für die Straßenbahnen ein Aufstellgleis am Verkehrsplatz gebaut.
Der weitere Wiederaufbau der Altstadt orientiert sich an der Errichtung des Platzes. Zum ersten Bauabschnitt (bis 1950) gehörten der Bau der sich in der Mitte befindenden Verkehrsinsel, Bordsteine und Schrittwege. Die 20 Meter breite Insel (samt Gleisanlagen) wird von je 8,50 Meter breiten Fahrbahnen umgeben und Bürgersteige von 6 Metern Breite im nördlichen und 4,50 Metern im südlichen Bereich eingerahmt. Der gesamte Platz wurde gepflastert, die Insel in der Mitte bekam zudem eine schachbrettartige schwarz-weiß-Pflasterung und weiße Bordsteine zur Begrenzung. Beim Bau halfen viele Bonner Bürger mit, zu ihrem Lohn zählten besondere Lebensmittelzuteilungen sowie ein geringes Entgelt.
Im Anschluss daran wurden die Schienen für die Straßenbahnen verlegt. Die Marktplatzverbindung blieb durch die Wenzelgasse und Bonngasse erhalten. Der hergestellte Kontrast zwischen dem großen Platz und den kleinen Altstadtgassen betonte die Verkehrsräume und die Unterteilung in Haupt- und Nebenstraßen.

„Taufwirrwarr“ in Bonn: Namensgebung des „Bertha-von-Suttner-Platzes“ (1949)

Die Namensgebung war es auch, welche eine handfeste Debatte um die Benennung dieses Platzes auslöste. Wer war Bertha von Suttner? Die Namensgeberin Bertha von Suttner war eine österreichische Schriftstellerin und Pazifistin. Bekanntheit erlang sie als Autorin des Antikriegsromans „Die Waffen nieder!“ und als erste weibliche Friedensnobelpreisträgerin (1905). Die Frage war berechtigt, denn Bertha von Suttner hatte keine direkte Verbindung zu Bonn. Der „General-Anzeiger“ schrieb sogar, dass Bonner Bürger zuerst im Lexikon nachschlagen mussten, um herauszufinden, wer Bertha von Suttner sei. Die namensgebenden Bonner Stadtväter seien friedlich gestimmt gewesen, als sie im August 1949 zu dem Beschluss kamen, den Platz vor der Rheinbrücke so zu benennen. Laut eines Berichts des „General-Anzeiger“ war es der „Wille eines Eigenbrödlers“, den Platz so zu nennen. Der Konflikt, der sich anbahnte, bestand in der Ambivalenz zwischen dem verkehrsreichsten, lauten und repräsentativsten Platz der Stadt und der friedliebenden, ruhigen Frau von Suttner. Die Benennung eines ruhigen Vorortplatzes sei angebrachter, so auch die Meinung von Herrn Prof. Dr. Steinbach, Direktor des Institutes für geschichtliche Landeskunde der Rheinlande der Universität.
Viele Bonner Bürger seien empört über die Namensgebung gewesen, sie wollten nicht einfach „die Waffen niederlegen“, wie es der „General-Anzeiger“ mit Vermerk auf von Suttners bekanntestes Werk schrieb. Die Absicht schien die Mahnung an den Krieg zu sein, die Friedensnobelpreisträgerin Bertha von Suttner gab dem Platz ihren Namen, welcher nur entstehen konnte, da dieses Areal im Zweiten Weltkrieg fast komplett von Bomben zerstört wurde. Es gab den Vorschlag, den „Bertha-von-Suttner-Platz“ in „Beethoven-Platz“ umzubenennen und dafür den „Beethoven-Platz“ in der Weststadt nach Bertha von Suttner zu benennen. Dem stimmten laut „General-Anzeiger“ viele Bonner zu. Allerdings wurde er aus postalischen Gründen abgelehnt.

Verkehrstechnische Veränderungen (1949-1990)

Die Fahrbahndeckenerneuerung Anfang der 1980er Jahre wurde zu einem Problem für das verkehrstechnische Nadelöhr der Stadt. Grund für die Erneuerung waren Schäden an der Asphaltdecke, sommerliche Wärme hatte den Asphalt aufweichen lassen, vor Ampeln schob sich der Asphalt durch das Bremsen waschbrettartig zusammen. Dazu kamen noch die Schäden des strengen Winters 1979/1980. Die Erneuerung der Fahrbahndecken auf beiden Seiten des Platzes wurde für vier Wochen geplant und sorgte für erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen. Beim Aufnehmen der alten Asphaltdecke wurde die frühere Pflasterung entdeckt, deshalb verzögerte der Bau sich bis weit nach Ostern. Während der Bauarbeiten kam es zu Stauungen bis zum Hauptbahnhof, zur Viktoriabrücke und zur Bornheimer Straße. Trotz Verkehrsfunkwarnungen und der Bitte, das Gebiet weiträumig zu umfahren, hielt es viele Autofahrer nicht davon ab, über den Bertha-von-Suttner-Platz fahren zu wollen. Somit kam es zu einem enormen Verkehrschaos. So schrieb der „General-Anzeiger“, dass „Einfädeln und Kreuzung freihalten“ aus der Mode gekommen sei und die Bonner selbst Schuld an ihrer Staumisere seien. Jeder Zentimeter sei umkämpft, es wurde umschrieben als „Stoßstangen-Rennen im Schritttempo“. Das Einzige, was am Bertha-von-Suttner-Platz noch rollen würde, seien die Teermaschinen. Sie sei es auch, welche in Spitzenzeiten den gesamten Verkehr der B 9 vom Postministerium bis zum Augustusring lahm lege.

Im Laufe der Jahre wurde die Verkehrszunahme zu einem immer größer werdenden Problem. Zwar brachte die Reuterstraße mit ihrer Eröffnung in den 1960er Jahren eine Entlastung, aber der Bertha-von-Suttner-Platz litt weiter unter dem ständigen Verkehrschaos. Stadtplaner priesen Mitte der 1980er einen „Mini-Tunnel“ für den Nord-Süd-Verkehr als einzige Lösung an, welche von den Theater-Arkaden bis zur Hatschiergasse verlaufen sollte. Im Tunnel selbst sollte es dann eine Linksabbiegerspur vom Belderberg Richtung Stadthaus geben. Die Stadtplaner waren alle der einhelligen Meinung, dass dieser Tunnel die beste Lösung für das Verkehrsproblem sei, denn der Autoverkehr würde unterirdisch, der Bus- und Bahnverkehr oberirdisch verlaufen.
Nicht nur den Radfahrern, sondern auch Fußgängern war ein sicheres Passieren des Bertha-von-Suttner-Platzes zunehmend erschwert. Der Tod einer Fußgängerin initiierte eine Debatte über die Sicherheit von Fußgängern. Damit in Zukunft den Fußgängern ein sichereres Passieren der Straßen möglich ist, wurden die Ampelanlagen von Belderberg und Wenzelgasse gleichgeschaltet, was allerdings zu einer Leistungsminderung führte, denn dadurch konnten ca. 300 PKW weniger den Platz pro Stunde durchfahren. Des Weiteren war eine Kameraüberwachung für „Rot-Sünder“ geplant, es gab auch Überlegungen über eine Verkehrsumleitung durch die Innenstadt.
Im gleichen Jahr wurden die Gleisanlagen der Straßenbahnen erneuert, das alte Wartehäuschen wurde abgerissen und durch ein neues ersetzt, zudem sollen verschiedene Formen von Warte- und Unterstellhäuschen ausprobiert werden, möglich sei auch eine Querüberbauung. Die Bauarbeiten sollten bis zur 2000-Jahr-Feier der Stadt Bonn im Jahr 1989 fertig gestellt worden sein.
Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens wurden sogar Überlegungen angestellt, den Verkehr komplett durch die Innenstadt verlaufen zu lassen, die Stadtwerke Bonn (SWB) sprachen sich dafür aus, den ÖPNV über den Münsterplatz fahren zu lassen, solange der Platz nicht für den Autoverkehr freigegeben würde. Denn gerade am Bertha-von-Suttner-Platz sei das Ausscheren der Busse bei der Abfahrt von der Haltestelle besonders gefährlich.
Dieses Problem ließ 1989 die Planer dazu kommen, die Busse ebenfalls über die Platzmitte fahren zu lassen, denn bisher standen sie eingekeilt zwischen den Autos und verloren Zeit durch den Stau.

Umbau des „Schmuddelkindes“ Bertha-von-Suttner-Platz (ab 1998)

Kurz vor dem Jahrtausendwechsel sollte sich das „hässliche Entlein“ in einen „schönen Schwan“ verwandeln, aus dem „Getümmel soll City-Foyer werden“ und somit ein „Eingangstor zur Stadt“ werden, denn „Von Attraktivität kann keine Rede sein“. So titelten diverse Bonner Zeitungen zur Umgestaltung des Bertha-von-Suttner-Platzes. Der am stärksten frequentierte Bonner Verkehrsknotenpunkt sollte in jeglicher Hinsicht optimiert werden - schöner, funktionaler und vor allem sicherer. Ein städtebaulicher Wettbewerb mit zwei Phasen sollte dabei für Inspiration sorgen. Vorgaben der Stadt waren hierbei die optimale Verknüpfung von Bus und Bahn, Neugestaltung und behindertengerechter Umbau der Haltestelle sowie die Optimierung des Miteinanders von Auto- und Radfahrern sowie Fußgängern. Optischer Verschönerungen wie Begrünen würden auf dem urbanen Platz zudem auch begrüßt. Nicht nur ansässige Geschäfte sollten von der Neugestaltung profitieren, möglicherweise könne es zur „Initialzündung“ für das gesamte City-Leitsystem kommen.
Neben dem Sicherheitsaspekt sollte auch der 60er-Jahre Charme abgeschüttelt werden. Die beiden breiten Straßen zerschnitten das Erscheinungsbild, die deutliche Trennung zwischen Innenstadt und Nordstadt sollte behoben werden, daher wurde ein kompletter Umbau präferiert.
Dem Stadtplanungsamt schwebte „ein Hauch von New York im neuen Bonn“ vor, ein Tunnel unter dem Bertha-von-Suttner-Platz schien der ganz große Wurf zu sein, die Randzone des Platzes sollte mit Cafés und Geschäften benutzt werden. Ein anderer Vorschlag war der „Nahverkehrsbahnhof“ in der Platzmitte mit einer Lobby ähnlich wie in New York oder ein Abtauchen des Verkehrs wie in Düsseldorf war im Gespräch.
Letztendlich kam es zu der Umgestaltung, wie sie heute existiert.

(Svenja Skowronski, Geographisches Institut der Universität Bonn, 2013)

Quellen

Stadtarchiv Bonn, Tageszeitungsausschnitte:

- Bonner Express vom 27.03.1980, Signatur 132/710, vom 31.03.1989, 141/33, vom 30.10.1990, 142/3358 und vom 03.12.1998, 150/3780.
- Bonner Rundschau vom 03.04.1980, Signatur 132/710, vom 18.07.1987, 139/735 und vom 18.07.1991, 143/158.
- General-Anzeiger vom 21.06.1951, Signatur 100/968, vom 27.10.1954, 103/586, vom 14.11.1973, 125/…, vom 22.03.1980, 132/710, vom 23.03.1980, 132/710, vom 27.03.1980, 132/710, vom 16.01.1985, 137/138, vom 18.02.1987, 139/174, vom 03.04.1987, 139/174, vom 18.07.1991, 143/158 und vom 01.12.1998, 150/3780.

- Rhein-Sieg-Anzeiger vom 08.04.1987, Signatur 139/174.

Internet

www.stadtplan.bonn.de: Straßenkataster Bonn (abgerufen 30.12.2012)
www.Bonn-City.de: Bertha-von-Suttner-Platz (abgerufen 12.02.2013, Inhalt nicht mehr verfügbar 27.04.2017)
www.dhm.de: Lebenslauf Bertha von Suttner (abgerufen 02.01.2013)
www.frauennetzwerk-fuer-frieden.de: Bertha von Suttner (abgerufen 27.04.2017)

Literatur

Borchard, Klaus; Papageorgiou, Alexander / Institut für Städtebau, Bodenordnung und Kulturtechnik der Universität Bonn (Hrsg.) (1987): Planen und Bauen in Bonn. Bonn.

Stadt Bonn, Kataster- und Vermessungsamt (Hrsg.) (1969): Die Umlegung der Alstadt Bonn. Bonn.

Bertha-von-Suttner-Platz

Schlagwörter: Platz (Städtebau), Haltestelle
Straße / Hausnummer: Bertha-von-Suttner-Platz
Ort: 53111 Bonn - Zentrum
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kein
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Archivauswertung
Historischer Zeitraum: Beginn 1710
Koordinate WGS84: 50° 44 14,89 N: 7° 06 8,77 O / 50,73747°N: 7,10244°O
Koordinate UTM: 32.366.103,53 m: 5.622.348,24 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.577.866,98 m: 5.623.021,43 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt ist urheberrechtlich geschützt. Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Bertha-von-Suttner-Platz“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-57861-20121202-2 (Abgerufen: 4. November 2026)

Copyright © **LVR**