



Konzept "Schiene '94"

■ **Geschichte**
Die SSB-Linie W
Seite 10



■ **Geschichte:**
Bahnbuslinie
Bonn - Mönchengladbach
Seite 16



■ **Geschichte:**
Endhaltestelle
Mehlem-(Ort)
Seite 20



Impressum

HVSWB aktuell

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB)

Redaktionsadresse:

Theaterstraße 24, 53111 Bonn

E-Mail:

info@hvswb.de

Internet:

www.hvswb.de

Redaktion

Harald Flux (HF) (verantwortlich)

E-Mail: flux.luelsdorf@t-online.de

Ralf Th. Heinzel (RH)

Dr. Frank Mlosch (FM)

Volkhard Stern (VS)

Layout und Gestaltung

Harald Flux

Erscheinungsart

HVSWB aktuell erscheint als elektronische Zeitschrift im Druckformat und wird auf der Vereins-Homepage als PDF-Datei zum Download bereitgestellt.

Haftung für Inhalte

Die Inhalte unserer Zeitschrift wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernehmen wir keine Gewähr.

Wir sind nicht verpflichtet, übermittelte oder gespeicherte fremde Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf eine rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Mit Namen der Verfasser gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Der Einsender erklärt sich mit der Veröffentlichung seines Beitrags bereit, auch in abgeänderter Form. Dabei wird vorausgesetzt, dass er im Besitz der Veröffentlichungsrechte für seine Einsendung ist. Die Abgeltung eventueller urheberrechtlicher Ansprüche Dritter an seiner Einsendung obliegt dem Einsender.

Urheberrecht

Alle veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Ihre Nutzung und Verwertung bedarf in jedem Fall der vorherigen schriftlichen Zustimmung durch die Redaktion.

Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Einspeicherung, Verarbeitung bzw. Wiedergabe von Inhalten in Datenbanken oder anderen elektronischen Medien und Systemen.

Fotokopien und Downloads der Vereinszeitschrift dürfen nur für den persönlichen, privaten und nichtkommerziellen Gebrauch hergestellt werden.

TITELSEITE



Mit einer Ausstellung im Betriebshof Dransdorf stimmten die SWB die Bonner am 17. September 1994 auf das Konzept „Schiene '94“ ein. Gezeigt wurden auch die neuen Fahrzeuge: der Stadtbahnwagen 9358 (links) und der Niederflurwagen 9451.

■ Foto: Michael Much



Der zuerst gelieferte Niederflurwagen 9451, gut erkennbar am besonderen Außendesign, stand am 19. September 1994 als Zwischenkurs der Linie 61 im Wendegleis der Quantiusstraße, an der Rückseite des Bonner Hauptbahnhofs gelegen.

Beschildert war er mit „Graurheindorf / Am Bonner Berg“, der damaligen Endhaltestelle der Linie. Eine Woche später wurde die Strecke nach Auerberg eröffnet.

■ Foto: Wilfried Köhn

Konzept "Schiene '94"



Die rasante Zunahme des Autoverkehrs ab den 1970er Jahren drohte in den bundesdeutschen Großstädten ein Verkehrsinfarkt, der mit steigender Umweltbelastung durch Abgase verbunden war. Diese Entwicklung ließ die Kommunen darüber nachdenken, wie man ihr entgegenwirken könnte. Busse, vor allem aber Straßenbahnen, sollten für die Menschen wieder attraktiver gemacht und damit umweltfreundlichere Verkehrsmittel gefördert werden.

INFOS ÜBER BAHN UND BUS

„Schiene '94“
Start am 25. September

**Stadtbahn
unterirdisch bis Bad
Godesberg Stadthalle**

**Neues
im Bereich
Bad Godesberg**

MIT ES GEHT VORAN!
Die VGR-Jahrestheemen
SWB und SSB für
Bonn und die Region.

Wir sind Ihre ideale
Verbindung in Bonn und
um Bonn herum.

SWB SSB PARTNER IM VRS

Das Titelblatt
des SWB-
Werbeprospekts
für das Konzept
„Schiene '94“
machte auf die
wesentlichen
Neuerungen
aufmerksam:
den Godesber-
ger Stadtbahn-
tunnel, die Nie-
derflurbusse
und die Nieder-
flurbahnen.

■ Flyer:
Sammlung
Volkhard Stern

Das in Zeiten autogerechter Städte die Verkehrs- und Umweltprobleme erkannt und thematisiert wurden, darf aus heutiger Sicht als erstaunlich bewertet werden. Denn damit kehrte man den dreißig Jahre zuvor eingeschlagenen Weg bundesdeutscher Verkehrsplaner um, die in den Ballungszentren oft als störend und teilweise als veraltet empfundenen Straßenbahnen stillzulegen und bestenfalls durch Dieselbusse, im schlechteren Fall durch den Individualverkehr zu ersetzen.

Auch die Stadt Bonn und deren Verkehrsbetrieb, die Stadtwerke Bonn (SWB), nahmen sich dieses Themas an. Die SWB erarbeiteten 1991 ein Leistungskonzept für den Ausbau des Schienenverkehrs in Bonn und Umgebung. Dieser Plan erhielt den Titel: „Schiene '94“.

Verantwortliche waren damals Gerhard Schürmann, der Technische Werkleiter der SWB, Norbert Klein als Hauptabteilungsleiter und der Stadtwerkechef Reiner Schreiber.

Das Konzept „Schiene '94“

Wie in allen Zukunftskonzepten legte man zunächst die Ziele und die sich daraus ergebenden Maßnahmen fest:

Ziele

- Der Ausbau des bestehenden Stadtbahn- und Straßenbahnnetzes,
- Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des Angebots,
- Gewinnen neuer Fahrgäste,
- Verlagerung der Verkehrsströme auf den öffentlichen Personennahverkehr,
- Entlastung der innerstädtischen Verkehrswege vom Individualverkehr,
- Beitrag zum Umweltschutz.

Maßnahmen

- Ausbau und Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 66 bis zur Endhaltestelle Bad Honnef (die Inbetriebnahme erfolgte 1991),
- Inbetriebnahme des Godesberger Stadtbahntunnels und Verlängerung der Stadtbahnlinien 16 / 63 bis zur

Gut zwei Wochen nach Eröffnung der Neubaustrecke, am 3. September 1994, war der SWB-Niederflurwagen 9451 in der Hausdorffstraße unterwegs nach Auerberg. Im Hintergrund die Kirche St. Quirinus. ■ Foto: Wilfried Köhn



Einer der für das Projekt „Schiene '94“ beschafften Niederflerbussen war der SWB-Gelenkwagen 9232, ein Neoplan N 4021 NF.

Während der Unterbrechung der Stadtbahnstrecke vor Eröffnung des Tunnels pendelte er im Busersatzverkehr für die Linie 63 zwischen der Haltestelle Max-Löbner-Straße und der künftigen Stadtbahn-Endhaltestelle „Stadhalle“ in Bad Godesberg. Hier wurde er am 24. September 1994 fotografiert.

■ Foto: Volkhard Stern



Der Solobus 9203 und drei baugleiche dreitürigen Wagen des Typs MAN NL 202 gehörten zu den 1992 beschafften Niederflerbussen.

Hier wartete er am 8. August 1993 an der Endhaltestelle „Bad Godesberg Rheinufer“ auf die Rückfahrt als Linie 615 zum Waldkrankenhaus.

■ Foto: Volkhard Stern

Schiene '94

Niederflurbusse

Endhaltestelle Stadhalle (Baubeginn 1988, Tunneleröffnung 23. September 1994, Schnupperfahrten am 24. September 1994, Linienbetrieb ab 26. September 1994),

- Betrieb der Straßenbahnlinien 61 und 62 mit Niederflurfahrzeugen (Umsetzung 1994),
- Verlängerung und Ausbau der Straßenbahnlinie 61 bis zur Endhaltestelle Kopenhagener Straße im Ortsteil Auerberg (Baubeginn Frühjahr 1992, Inbetriebnahme 19. August 1994),
- Beschaffung von 20 Stadtbahnwagen (SWB 9351 - 9364, SSB

9371 - 9376) für die Taktverdichtung auf allen Stadtbahnlinien (Lieferung des ersten Wagens am 30. Dezember 1992.

Die Wagenkästen fertigte die Deutsche Waggonbau AG (DWA) in Bautzen, die Endmontage erfolgte im DUEWAG-Werk Düsseldorf),

- Beschaffung von 24 Niederflurbahnen (SWB 9451 - 9474) - (bestellt bei DUEWAG 1991, in Betrieb genommen 1994),
- Beschleunigung der Linien durch Vorrangschaltung an Ampeln,
- Verdichtung der Fahrplankarte,

- Bau von Hochbahnsteigen entlang der Stadtbahnlinie 66 (1993 im Bereich Sankt Augustin, 1995 von Ramersdorf bis Königswinter [außer im Bereich Oberkassel wegen paralleler Nutzung mit den Niederflurbahnen], der Hochbahnsteig der Endhaltestelle Bad Honnef wurde im Juni 1994 in Betrieb genommen, der an der Haltestelle Clemensstraße erst 2023),

- Taktverdichtung auf vielen Bonner Buslinien (ab 25. September 1994),
- Beschaffung von 34 Niederflerbussen (Lieferung 1992).



Schiene '94
Stadtbahnen

Zwei Tage vor Aufnahme des Stadtbahnbetriebs boten die SWB Interessierten sogenannte Schnupperfahrten auf der Tunnelstrecke an.

Eingesetzt wurden Doppelzüge aus neuen Stadtbahnwagen.

Die Aufnahme vom SWB-Wagen 9353 mit dem Taufnamen „Bad Godesberg“ entstand am 24. September 1994 beim Halt in Bad Godesberg Bahnhof.

■ Foto: Volkhard Stern

Niederflurbahnen auf den Linien 61 und 62

Wichtigster Bestandteil des Konzepts „Schiene '94“ war allerdings der Einsatz von Niederflurfahrzeugen auf den Straßenbahnlinien 61 und 62 (über diese Bahnen berichteten wir ausführlich in „HVSWB aktuell“ 1/2019 und 1/2021).

Hier wurden schrittweise beide Linienwege erweitert, was letztlich zur Einstellung der Straßenbahnlinie 64 führte.

25. Juli 1994

Aufnahme des Linienbetriebs auf der „61“ mit acht Niederflur-

fahrzeugen.

Die vorübergehende Endhaltestelle war „Bonner Berg“, die eine Weichenverbindung zum Wenden der Bahnen erhielt. Einrichtungswagen konnten deshalb nicht mehr eingesetzt werden.

15. August 1994

Anbindung der Neubaustrecke nach Auerberg an die alte Bestandsstrecke. Ab diesem Tag fanden hier Schulungsfahrten statt, die Linienzüge endeten noch am „Bonner Berg“.

19. August 1994

Eröffnung der Neubaustrecke

nach Auerberg für den Linienverkehr der „61“.

25. September 1994

Mit dem Fahrplanwechsel konnte der Fahrplanktakt der Linien 61 und 62 auf zehn Minuten verdichtet werden.

Die neue Niederflurlinie 62 endete nun in Oberkassel Süd/ Römlinghoven.

Bis zum 13. Dezember 2003 war allerdings abends, samstagnachmittags sowie sonn- und feiertags Ramersdorf die planmäßige Endhaltestelle.



Schiene '94
Endhaltestellen

Zwei Tage nach Eröffnung der Neubaustrecke nach Auerberg war der Niederflurwagen 9455 als Linie 61 nach Dattendorf eingesetzt.

Die Aufnahme entstand am 21. August 1994 an der Endhaltestelle „Kopenhagener Straße“.

■ Foto: Harald Müller



SWB-Wagen 9474, der zuletzt gelieferte Niederflurwagen, stand am 2. Juni 1995 in Oberkassel Süd / Römlinghoven zur Rückfahrt nach Dottendorf bereit.

■ Foto:
Harald Müller

Oberkassel Süd / Römlinghoven, die Endhaltestelle der Linie 62, am 21. August 2003. Das Aussehen der Haltestelle hat sich bis heute kaum verändert.

Im Hintergrund ist im Wendegleis ein Niederflurwagen zu erkennen.

■ Foto: Harald Müller



Die bislang auf der Linie 62 fahrenden Einrichtungsfahrzeuge konnten nicht mehr eingesetzt werden (zuletzt fuhren hier die vierachsigen SWB-Großraumzüge).

Der Verlängerung der „62“ fiel die Linie 64 nach Oberkassel Süd/Römlinghoven zum Opfer.

Auf dieser Linie fuhren bis 1. Oktober 1993 achtsichtige DUEWAG-Gelenkwagen der SSB, die bis zur Einstellung der „64“ durch Stadtbahnwagen ersetzt.

Die Stadtbushaltestellen wurden auf die neuen Umsteigepunkte zur Stadt- bzw. Straßenbahn ausgerichtet.

Was wurde aus dem Konzept „Schiene '94“?

Das Bonner Konzept „Schiene '94“ hat sich im Wesentlichen in den letzten dreißig Jahren bewährt.

Auf die Neuerungen konnten sich die Bonnerinnen und Bonner bereits am 17. September 1994 einstimmen, als die SWB einen Tag der offenen Tür im Betriebshof Dransdorf veranstalteten.

Die Stadtbahnlinien 16 und 63 fuhren 1994 in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) im 7/8-Minuten-Takt. Nachdem 2019 der Zehn-Minuten-Takt der Linie 16 in der HVZ eingeführt wurde, reduzierten die SWB die Kurse der Linie 63. Ein echter Rückschritt gegenüber 1994.

Nicht verwirklicht wurde der geplante unterirdische Anschluss der Straßenbahnlinien 61 und 62 vom Hauptbahnhof in die Südstadt.

Die schon in den 1970er Jahren projektierte „Hardtbergbahn“ in den gleichnamigen Stadtbezirk blieb ein Planspiel.

Erst in jüngster Zeit lebte das Projekt neu auf, nun „Westbahn“ genannt. Hier gibt es seit 2015 fünf Planungsvorschläge.

Der Planung für eine oberirdische Straßenbahn-Strecke von der Bonner Innenstadt bis zur Réaumurstraße auf dem Brüser Berg hat der Rat der Stadt Bonn am 14. März 2024 zugestimmt. Wann die Strecke in Betrieb gehen könnte, steht in den Sternen. Vielleicht erleben wir es ja als Konzept „Schiene '34“. (HF)



Vor Inbetriebnahme des Godesberger Stadtbahntunnels boten die SWB Führungen durch die fast fertige Baustelle an. Die Aufnahmen dieser Seite zeigen die Endhaltestelle „Stadhalle“ der Linien 16 und 63.

Oben links der Bahnsteigbereich (Blickrichtung Wendeanlage).

Mitte links die beiden Gleise der Wendeanlage. In der Mitte des Fotos ist deutlich der Anfang des geplanten Streckentunnels Richtung Pennenfeld zu sehen, der nie verwirklicht wurde.

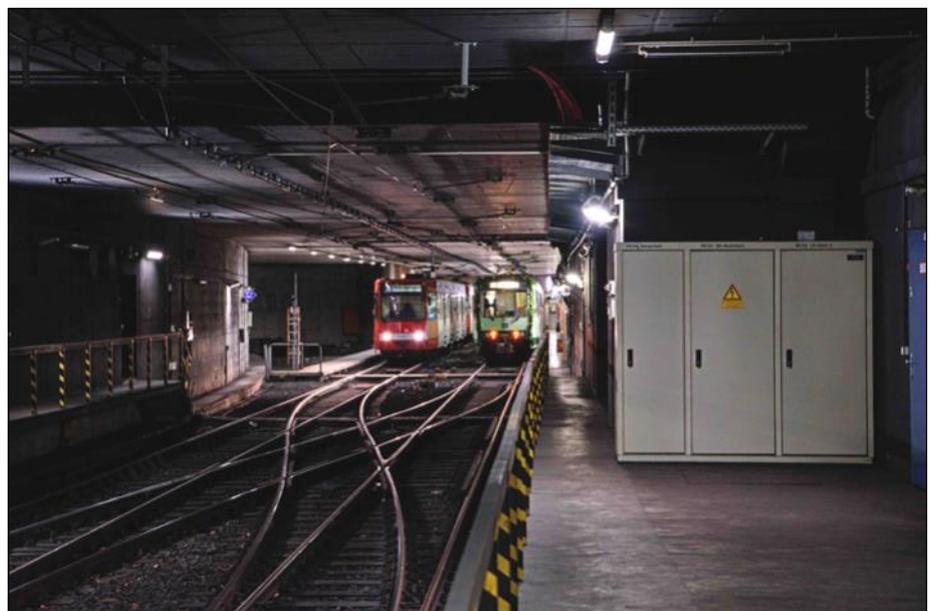
■ Fotos: Michael Much



Anlässlich der Jubiläums „40 Jahre Linie 16“ führte der HVSWB am 12. August 2018 eine Sonderfahrt mit zwei geschmückten Bonner Stadtbahnwagen durch, dem grünen Wagen 7577 und dem roten 7755.

Die Sonderfahrt stand im rechten Wendegleis, links daneben wartet ein planmäßiger Kölner Zug der Linie 16.

■ Foto: Harald Flux





Der Hochbahnsteig der Endhaltestelle Bad Honnef der Linie 66 und das rechte Bahnsteiggleis sind seit 1991 in Betrieb. Das linke Gleis wird seit 1994 befahren.

Das Foto vom 27. Januar 2001 zeigt zwei Doppelzüge der Linie 66, rechts mit dem SSB-Triebwagen 7574 (Baujahr 1975), rechts der 1993 gelieferte SWB-Wagen 9355.

■ Foto: Volkhard Stern

Quellenangaben:

Bonner General-Anzeiger, verschiedene Ausgaben
 100 Jahre Bonner Straßenbahn, 1991, Stadtwerke Bonn (SWB)
 Infoblatt „Schiene '94“ der Stadtwerke Bonn (SWB)
 HVSWB aktuell 1/2019 und 1/2021
 SWB intern der Stadtwerke Bonn (SWB), 1993
 Zeittafel des HVSWB
 Datenbank „www.myway.de“ (Lauterbach)
 Beitrag „Wir feiern 30 Jahre Straßenbahn in Bonn auf „www.swb-busundbahn“
 Blickpunkt Straßenbahn, 6/1994
 Stadtverkehr 11-12/1994
 Wikipedia

Lesetipp zum Thema Niederflurbahnen in Bonn:





Die SSB-Linie

Der SSB-Wagen 484 war um 1970 im Einsatz auf der Linie W nach Wahn (ab 1975 Köln-Wahn). Das Foto zeigt den 1963 beschafften Büssing Senator 13 in Beuel am Konrad-Adenauer-Platz.

■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhart Stern



Im September 1950 eröffnete die British European Airways (BEA) die erste öffentliche Flugverbindung von Köln nach Berlin, im Oktober folgten dann internationale Flüge nach London und Brüssel. Damit war die zivile Luftfahrt in Köln-Wahn eröffnet, allerdings anfangs nur geduldet, denn der militärische Teil unter Federführung der britischen Royal Air Force und der belgischen Streitkräfte stand bis 1957 im Vordergrund.

Seit Herbst 1951 verband eine Buslinie der Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn Stadt, Bonn Land und des Siegkreises (SSB) mit dem Kennbuchstaben „W“ für Wahn

den Bonner Bahnhof mit dem neu entstandenen Flugplatz, auf dem ab 1955 auch die neu gegründete Deutsche Lufthansa Flüge abfertigte.

Die „W“ verkehrte über Beuel, Sankt Augustin, Troisdorf, Spich und Lind nach Wahn. Angeboten wurden Einzelfahrten ohne Taktverkehr.

Letztmalig fuhr die „W“ am 30. September 1972, dann übernahmen die Verkehrsbetriebe des Rhein-Sieg-Kreises (Vorgänger der heutigen RSVG) den Linienbetrieb.

Die SSB wickelte den Verkehr mit ihrer kleinen Busflotte ab, belegt sind Einsätze der Wagen 483

(Mercedes-Benz O 317 vom Baujahr 1959) und 484 (Büssing Senator 13 vom Baujahr 1963).

Bereits ab 1969 machte die neue Schnelllinie FL der SWB, die nicht über Landstraßen fuhr, sondern die neue Flughafenautobahn benutzte, der Linie W Konkurrenz. Bis 1972 fuhren beiden Linien parallel von Bonn zum Flughafen, ehe – wie erwähnt – die SSB ihre Strecke aufgab.

Mittlerweile erreicht die SWB (im Gemeinschaftsverkehr mit RSVG und KVB) auf der Linie 117 wieder Köln-Porz-Wahn, wenn auch auf anderem Weg als früher die Linie W. (VS)



Lesetipp:



In der Ausgabe 4/2018 berichtete „HVSWB aktuell“ über die Konkurrenzlinie der „W“ zum Wahner Flughafen.

■ Foto: Harald Flux

Der SSB-Wagen 483, beschildert für die Linie W, wurde im Jahr seiner Beschaffung, 1959, im Betriebshof Beuel aufgenommen. Der Mercedes-Benz O 317 wirkte durch seine Radzierkappen besonders elegant. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern





oben: Ein weiteres Foto des SSB-Wagens 484 gelang dem Fotografen ebenfalls um 1970 an der Haltestelle „Wahn Ort“.

Hinter der rechten Frontscheibe ist das Zusatzschild „Flughafen“ zu erkennen, scheinbar konnten die Busse das nicht im Zielschildkasten anzeigen.

■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern

unten: Fahrplan der Linie W aus dem Carthaus-Fahrplan Sommer 1970.

■ Ausschnitt: Sammlung Volkhard Stern

-Linie W: Porz-Wahn (Flughafen Köln-Bonn) – Troisdorf – Bonn													
Flughafen Köln/Bonn	a	✕	905	—	—	13 ⁰⁵	15 ⁴⁸	16 ⁵⁵	—	a	✕	—	—
Porz-Wahn Ort	6 ²⁰	6 ⁵⁰	14	—	—	14	57	17 ⁰⁴	—	19 ¹⁵	34	21 ⁴⁵	—
Porz-Wahn Guntherstraße	21	52	16	—	—	16	15 ⁵⁹	06	—	17	36	46	—
Porz-Wahn Lind. Mauspfad	23	53	17	—	—	17	16 ⁰⁰	07	—	18	37	47	—
Lind Kreuz	26	56	20	—	—	20	03	10	—	21	40	50	—
Spich Nord	27	6 ⁵⁷	21	—	—	21	04	11	—	22	41	51	—
Spich Hauptstraße	29	7 ⁰⁰	24	—	—	24	07	14	—	25	44	53	—
Spich Rodderstraße	31	02	26	—	—	26	09	16	—	27	46	55	—
Oberlar Mülheimer Str Tor 3	32	03	27	—	—	27	10	17	—	28	47	56	—
Oberlar (DNAG)	6 ³⁴	7 ⁰⁵	9 ²⁹	—	—	13 ²⁹	16 ¹²	17 ¹⁹	—	19 ³⁰	20 ⁴⁹	21 ⁵⁸	—
Oberlar (DNAG)	● 6 ³⁴	7 ⁰⁵	9 ²⁹	—	—	11 ⁰⁶	13 ²⁹	16 ¹²	17 ¹⁹	18 ⁰⁰	19 ³⁰	20 ⁴⁹	21 ⁵⁸
Troisdorf Busbahnhof	37	08	32	—	—	09	32	15	22	03	33	52	22 ⁰¹
Troisdorf Schloßstraße	40	11	35	—	—	12	35	18	24	06	36	54	04
Troisdorf Siebengebirgsallee	42	13	37	—	—	14	37	20	27	08	38	57	06
Troisdorf Aggerdeich	44	15	39	—	—	16	39	22	29	10	40	20 ⁵⁹	08
Mannstaedterke	46	17	41	—	—	18	41	24	31	12	42	21 ⁰¹	10
St. Augustin-Menden Siedlung	47	19	43	—	—	20	43	26	33	14	44	03	12
St. Augustin-Menden Markt	48	20	44	—	—	21	44	27	34	15	45	04	13
St. Augustin-Menden Siegstraße	50	22	46	—	—	23	46	29	36	17	47	06	15
Saankt Augustin	52	25	49	—	—	26	49	32	39	20	50	09	17
St. Augustin-Hangelar Ost	54	28	52	—	—	29	52	35	42	23	53	12	19
St. Augustin-Hangelar Kirche	55	29	53	—	—	30	53	36	43	24	54	13	20
St. Augustin-Hangelar West	6 ⁵⁶	30	9 ⁵⁴	—	—	31	13 ⁵⁴	37	44	25	19 ⁵⁵	14	21
Bonn-Beuel Konr-Adenauer-Pl	7 ⁰²	37	10 ⁰¹	—	—	38	14 ⁰¹	44	51	32	20 ⁰²	21	27
Bonn Bertha-von-Suttner-Platz	05	40	04	—	—	41	04	47	54	35	05	24	30
Bonn Bundesbahnhof	7 ⁰⁹	7 ⁴⁴	10 ⁰⁸	—	—	11 ⁴⁵	14 ⁰⁸	16 ⁵¹	17 ⁵⁸	18 ³⁹	20 ⁰⁹	21 ²⁸	22 ³⁴



Vermutlicher Linienweg der Buslinie „W“ um 1970 (Stadtkarten mit eingezeichnetem Linienweg lagen leider nicht vor).
■ Grafik: Karte „www.kuladig.de“, 2024 Bearbeitung: Harald Flux



Die Nachfolgelinien der "W"

Der RSVG-Bus 2784, ein MAN Lion's City (12C), war am 24. Oktober 2022 auf der Linie 550 nach Köln-Wahn eingesetzt. Er war unterwegs auf dem Berliner Platz und wird gleich die Haltestelle „Stadthaus“ erreicht haben. ■ Foto: Harald Müller

Mit der Eröffnung der Siegau-Enbrücke am 23. Februar 1976 im Zuge der L 269 zwischen Mondorf und Bonn-Beuel richteten die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH und die Stadtwerke Bonn die Gemeinschaftslinie **50** ein. Sie fuhr von Bonn, Hauptbahnhof über Bonn-Beuel, Konrad-Adenauer-Platz, Schwarz-Rheindorf, Mondorf, Rheidt, Niederkassel nach Lülsdorf.

Die Umbenennung in „550“ erfolgte 1987 mit Gründung des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS).

Ab dem Fahrplan 2012 wurde die Linie 550 verlängert und erreichte über Ranzel und Köln-Libur die S-Bahn-Station Köln-Wahn.

Es gab allerdings eine Besonderheit: An der Kölner Stadtgrenze im Ortsteil Libur wechselte der Bus die Liniennummer auf „163“ (in der

Gegenrichtung sinngemäß). Mit dem Fahrplanwechsel 2024 entfiel dieses Kuriosum: Die Linienkennung 550 gilt nun für die gesamten Fahrstrecke. (HF)

Quellen: General-Anzeiger Bonn, www.busse-in-bonn.de/swb9001

550/163		Bonn Hbf - Mondorf - Niederkassel - Ranzel - Libur - Wahn Bf																
		Montag-Freitag												Samstag				
Haltestellen																		
Bonn Hbf Staig Bf	ab	5:34	20:04	20:33	23:33												20:04	20:33
Bonn Thomas-Mann-Str. Staig I		5:26	20:06	20:35	23:35												20:06	20:35
Bonn Friedensplatz Staig A2		5:26	20:06	20:37	23:37												20:06	20:37
Bonn Stadthaus		5:30	20:10	20:38	23:38												20:10	20:38
Bonn Heerstraße		5:31	20:11	20:40	23:40												20:11	20:40
Bonn Frankenthal		5:32	20:12	20:41	23:41												20:12	20:41
Bonn Chlodwigplatz		5:33	20:13	20:42	23:42												20:13	20:42
Bonn LVR Klinik		5:34	20:14	20:43	23:43												20:14	20:43
Bonn Innenministerium		5:36	20:16	20:45	23:45												20:16	20:45
Schwarzrheindorf Siegaue		5:41	20:21	20:49	23:49												20:21	20:49
Berghem Fahrhaus		5:43	20:23	20:50	23:50												20:23	20:50
Berghem Bergstr./L269		5:44	20:24	20:51	23:51												20:24	20:51
Mondorf Rosenthalstr.		4:26	5:46	20:26	20:53	23:53	4:56	5:56	6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:26		20:26	20:53
Mondorf Ahreit		4:27	5:47	20:27	20:54	23:54	4:57	5:57	6:27	6:57	7:27	7:57	8:27	8:57	9:27		20:27	20:54
Mondorf Beckergasse		4:29	5:49	alle	alle	23:55	4:59	5:59	6:29	6:59	7:29	7:59	8:29	8:59	9:29	alle	20:29	20:55
Mondorf Realschule		4:31	5:51	20:31	20:57	30	23:57	5:00	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	30	20:31	20:57
Rheidt An der Enggasse		4:33	5:53	20:33	20:59	Min.	23:59	5:02	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:02	30	20:33	20:59
Rheidt Pastor-Bach-Str.		4:35	5:55	20:35	21:01		0:01	5:04	6:04	6:34	7:04	7:34	8:04	8:34	9:04	35	20:35	21:01
Rheidt Markt		4:37	5:57	20:37	21:02		0:02	5:05	6:05	6:35	7:05	7:35	8:05	8:35	9:05	37	20:37	21:02
Rheidt Unterführung		4:39	5:59	20:39	21:04		0:04	5:07	6:07	6:37	7:07	7:37	8:07	8:37	9:07	39	20:39	21:04
Niederkassel Sportplatz		4:43	alle	6:03	20:43	21:07	0:07	5:10	6:10	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	43	20:43	21:07
Niederkassel Kölner Str.		4:44	20	6:04	20:44	21:08	0:08	5:11	6:11	6:41	7:11	7:41	8:11	8:41	9:11	44	20:44	21:08
Niederkassel Bergstr.		4:46	Min.	6:06	20:46	21:10	0:10	5:13	6:13	6:43	7:13	7:43	8:13	8:43	9:13	46	20:46	21:10
Niederkassel Waldstr.		4:48	6:08	20:48	21:12		0:12	5:15	6:15	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	48	20:48	21:12
Ranzel Sonnenberger Weg		4:50	6:10	20:50	21:14		0:14	5:17	6:17	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	50	20:50	21:14
Ranzel Schule		4:51	6:11	20:51	21:15		0:15	5:18	6:18	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	51	20:51	21:15
Ranzel Schulstr.		4:52	6:12	20:52	21:16		0:16	5:19	6:19	6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	52	20:52	21:16
Ranzel Kirche		4:53	6:13	20:53	21:17		0:17	5:20	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	53	20:53	21:17
Ranzel Wellerhof		4:55	6:15	20:55	21:19		0:19	5:22	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	55	20:55	21:19
Libur Kirche		4:58	6:18	20:58	21:21		0:21	5:25	6:25	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:25	58	20:58	21:21
Libur Margaretenstr.		4:59	6:19	20:59	21:22		0:22	5:26	6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	59	20:59	21:22
Wahn Bf	an	5:05	6:25	21:05	21:27		0:27	5:32	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:02	10:05		21:05	21:27

Auszug aus dem VRS-Fahrplan 2021. ■ Sammlung Harald Flux

SB55/164		Bonn Hbf - Beuel - Niederkassel - Lülldorf - Langel - Zündorf Stadtbahn - Wahn Bf													
		Montag-Freitag													
Haltstation				S	S										
Bonn Hbf Steig D1	ab														
Bonn Thomas-Mann-Str. Steig I		5:30	6:15			6:33	6:55	7:15							
Bonn Finkenplatz Steig A2		5:37	6:17			6:37	6:57	7:17							
Bonn Beuel von Süsterl-Platz Steig D		5:40	6:20			6:40	7:00	7:20							
Beuel Konrad-Adenauer-Platz Steig E		5:43	6:23			6:43	7:03	7:23							
Schwarzbuschhof Steigstr.		5:47	6:27			6:47	7:07	7:27							
Borghoven Fährhaus		5:50	6:30			6:50	7:10	7:30							
Mündorf Pönnelstraße		5:53	6:33			6:53	7:13	7:33							
Mündorf Pastor Breuer Str.		5:56	6:36	6:45		6:56	7:06	7:26							
Rheide Südkir.	4:36	5:17	20	6:37		6:47	6:57	7:07	7:17	7:37	13:17	13:36	19:06	19:17	20:57
Rheide Bahnhofstr.	4:39	5:20	Min.	6:39		6:49	6:59	7:09	7:19	7:39	13:19	13:38	19:08	19:19	20:59
Rheide Lärchenweg	4:40	5:21		6:40		6:50	7:00	7:10	7:20	7:40	13:20	13:39	19:09	19:20	21:00
Niederkassel Sportplatz	4:43	5:24		6:43		6:53	7:03	7:13	7:23	7:43	13:23	13:42	19:12	19:23	21:03
Niederkassel Kübler Str.	4:44	5:25		6:44		6:54	7:04	7:14	7:24	7:44	13:24	13:43	19:13	19:24	21:04
Niederkassel Bergstr.	4:46	5:27		6:46		6:56	7:06	7:16	7:26	7:46	13:26	13:45	19:15	19:26	21:06
Niederkassel Wäldstr.	4:47	5:28		6:47		6:57	7:07	7:17	7:27	7:47	13:27	13:46	19:16	19:27	21:07
Harald Sonnenberger Weg	4:49	5:30		6:49		6:59	7:09	7:19	7:29	7:49	13:29	13:48	19:18	19:29	21:09
Harald Schalk	4:50	5:31		6:50		7:00	7:10	7:20	7:30	7:50	13:30	13:49	19:19	19:30	21:10
Lülldorf Schulzentrum Steig B	4:52	5:33		6:52		7:02	7:12	7:22	7:32	7:52	13:32	13:51	19:21	19:32	21:12
Lülldorf Haltenbad	4:53	5:34		6:53		7:03	7:13	7:23	7:33	7:53	13:33	13:52	19:22	19:33	21:13
Lülldorf Kirche	4:54	5:35		6:54		7:04	7:14	7:24	7:34	7:54	13:34	13:53	19:24	19:34	21:14
Lülldorf Ullrichstr.	4:55	5:36	alle	6:55		7:05	7:15	7:25	7:35	7:55	13:35	13:54	19:25	19:35	21:15
Lülldorf Nord	4:56	5:37	20	6:56		7:06	7:16	7:26	7:36	7:56	13:36	13:55	19:26	19:36	21:16
Langel Süd	4:57	5:38	Min.	6:57		7:07	7:17	7:27	7:37	7:57	13:37	13:56	19:27	19:37	21:17
Langel Kirche	4:58	5:39		6:58		7:08	7:18	7:28	7:38	7:58	13:38	13:57	19:28	19:38	21:18
Langel Zur Esche	4:59	5:40		6:59		7:09	7:19	7:29	7:39	7:59	13:39	13:58	19:29	19:39	21:19
Langel Rheingebirgstr.	4:40	5:00		7:00		7:10	7:15	7:20	7:30	7:40	13:40	14:00	19:40	19:40	21:20
Langel Mühlen	4:41	5:01	alle	7:01		7:06	7:11	7:16	7:21	7:31	13:41	14:01	19:41	19:41	21:21
Langel Nord	4:42	5:02	20	7:02		7:07	7:12	7:17	7:22	7:32	13:42	14:02	19:42	19:42	21:22
Oberrückhof	4:43	5:03	Min.	7:03		7:08	7:13	7:18	7:23	7:33	13:43	14:03	19:43	19:43	21:23
Zündorf Hanseler Str.	4:44	5:04		7:04		7:09	7:14	7:19	7:24	7:34	13:44	14:04	19:44	19:44	21:24
Zündorf Obelgasse	4:45	5:05		7:05		7:10	7:15	7:20	7:25	7:35	13:45	14:05	19:45	19:45	21:25
Zündorf Mitte	4:46	5:06		7:06		7:11	7:16	7:21	7:26	7:36	13:46	14:06	19:46	19:46	21:26
Zündorf (Stadtbahn)	4:47	5:07		7:07		7:12	7:17	7:22	7:27	7:37	13:47	14:07	19:47	19:47	21:27
Zündorf am Dinkel Mühlen	4:48	5:08		7:08		7:13	7:18	7:23	7:28	7:38	13:48	14:08	19:48	19:48	21:28
Zündorf am Dinkel Mühlen	4:49	5:09		7:09		7:14	7:19	7:24	7:29	7:39	13:49	14:09	19:49	19:49	21:29
Wahn Bf	am	4:56	5:16	6:36		7:16	7:21	7:26	7:31	7:36	13:56	14:16	19:56	19:56	21:36

Auszug aus dem VRS-Fahrplan 2021. ■ Sammlung Harald Flux

Ähnlich verhielt es sich mit der vom VRS eingeführten Schnellbuslinie SB 55, die zunächst von Bonn nach Lülldorf-Langel und Köln-Zündorf bis zur S-Bahn-Station Köln-Wahn verlängert wurde. Hier erfolgte ab der Kölner Stadtgrenze der Wechsel auf die Linienkennung „164“ (in Gegenrichtung umgekehrt). Mit dem Fahrplanwechsel 2024 entfiel auch dieses Kuriosum: Nun gilt die Linienkennung „117“ für die gesamten Fahrstrecke. (HF)

Quellen: General-Anzeiger Bonn, www.busse-in-bonn.de/swb9001



links: Die Abfahrtsstafel der Linien 117 und 550 wurde am 12. März 2024 am Bonner ZOB fotografiert. ■ Foto: Volkhard Stern

unten: Bonn, Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB): Der SWB-Gelenkbus 2230 wartete am 24. April 2024 auf die Rückleistung als Linie 117 nach Köln-Wahn. ■ Foto: Volkhard Stern





Wie im Text erwähnt, war zumindest im Jahr 1963 die Fa. Kessel aus Kierdorf als Auftragnehmer auf der Bonn-Mönchengladbacher Linie tätig. Sofern auch bahneigene Busse eingesetzt waren, können dort die zu dieser Zeit im Raum Köln/Düren stationierten Büssing/FAKA TU 10 ebenfalls den Verkehr wahrgenommen haben.

Ein Beispielbild zeigt ein solches Fahrzeug, DB 23-658 vom Baujahr 1958, am 24. Juli 1959 in Düren.

■ Foto: Sammlung Volkhard Stern

Die Bahnbus-Linie Bonn – Mönchengladbach

Manche Linienverkehre führten zeitlebens ein Schattendasein, da steht die Bahnbus-Linie auf der etwas eigenartigen Verbindung Bonn – Mönchengladbach nicht zurück. Gab es auf dieser Relation, die Köln weiträumig umging, ein echtes Verkehrsbedürfnis? Wie war die Auslastung? Welche Fahrzeuge waren hier unterwegs? Von wann bis wann gab es diese Strecke? Offene Fragen, die wir im Folgenden aufzugreifen versuchen.

Im Bahnbus-Kursbuch Winter 1952/53 tauchte unter der Tabellen-Nummer 1246 erstmals eine neue Verbindung auf: Bonn – Mönchengladbach, über Brühl, Liblar, Horrem, Bergheim, Bedburg und Rheydt, insgesamt rund 90 km lang. Ein Hinweis informierte die potentiellen Kunden darüber, dass sich die Linie noch nicht in Betrieb befinde und der Tag der Verkehrsaufnahme besonders bekanntgegeben werde. Spätestens mit dem Sommerfahrplan 1953, gültig ab 17. Mai 1953, wurde die Strecke regulär bedient. Es darf spekuliert werden,

ob ihre Einrichtung mit dem 1954 etablierten Hauptquartier der britischen Rheinarmee in Mönchengladbach-Rheindahlen zusammenhing und eine Querverbindung zur britischen Botschaft in der Bundeshauptstadt Bonn herstellen sollte.

Von Anfang an war der Fahrplan – bezogen auf das Teilstück Liblar – Bonn – konstant: Es wurden werktags drei, sonntags ein (später zwei) Fahrtenpaare ab und bis Bonn angeboten. Das war offenbar Teil der Konzession: Im Bahnbus-Betriebsfahrplan der BD Köln vom Som-

mer 1963 ist festgehalten, dass zwischen Bonn und Brühl nur drei Umläufe statthaft waren. Zudem blieb von Anfang an der Ortsverkehr in Bonn sowie der Zwischenortsverkehr Bonn – Brühl (Heide) ausgeschlossen, vermutlich zum Schutz der KBE und ihrer Vorgebirgsbahn. Auf dem 20 km langen Abschnitt Otzenrath – Mönchengladbach bestand zumindest zeitweilig ein Gemeinschaftsverkehr der DB mit den Stadtwerken Rheydt.

(Fortsetzung auf Seite 19)

2246/4 Gegenr. 5 Gegenr. **Gegenr. 2246/4. Gegenr. 5**

Bvst 515 Berghelm (Erft) **Bahn * 2246/4 Bonn – Mönchengladbach**

Fspr 2226

km	BD Köln	Fahrt Nr	3412	3414	3416	3418	3420	3422	3424	3426	3428	3430	3432	3434	3436	3438	3440	3442	3444	3446
0,0	Bonn Bf	2249/1-3, 2251/2a	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
18,7	Brühl Bf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
25,6	Oberliblar (Liblar Bf) 248	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
27,6	Liblar Felten	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
29,6	Köttingen Hansen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
31,4	Kierdorf über Lechenich	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
32,9	Brüggen (Erft) Gasth. z. Krone	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34,4	Balkhausen	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
34,9	Türnich (Bz Köln) Markt	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
38,6	Abzw Kerpen/Türnich	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
42,6	Horrem Bf 247, 247a	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
45,5	Ichendorf Gasth. Jusem	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
46,6	Quadrath	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
49,8	Berghelm (Erft) Bf 247a	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
51,3	Zieverich	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
53,3	Paffendorf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
54,8	Glesch	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
57,3	Bedburg (Erft) Bf 2245/10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
59,9	Kaster Gasth. „Stadt Kaster“	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
63,4	Harff Bf 246 b	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
65,7	Königshoven (Bz Köln) Brauerei	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
70,0	Garzweiler Straßenkreuz	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
72,0	Otzenrath Buchecker	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
73,9	Holz Jägerhof	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
75,4	Hochneukirch Plum	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
76,4	Hochneukirch Bf 245 c, 246	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
77,5	Hackhausen Esser	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
80,1	Sasserath	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
81,6	Rheydt-Odenkirchen Kirche	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
84,4	Rheydt-Mülfort Bf 245 c	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
85,9	Rheydt Odenkirchner Str. Post	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
86,3	Rheydt Marienplatz	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
91,3	Mönchengladbach Busbhf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Seite 404

Fahrplanauszug aus dem Taschenfahrplan der BD Köln, Sommer 1965.

■ Abb.: Sammlung Volkhard Stern

DB Bonn – Mönchengladbach und zurück (Auszug) 92

↗	+	↘	④			↗	+	↘	④	
—	—	1235	1740	20 ⁰⁵	↘	Bonn Bahnhof	910	935	1625	—
615	800	1306	1813	2036	↘	Brühl Bahnhof	842	906	1555	— 2100
634	819	1324	1831	2100		Liblar Felten	824	848	1535	— 2043
637	822	1327	1834	2103		Köttingen Hansen	821	845	1531	— 2040
642	827	1332	1839	2107		Brüggen/Erft Gasthof zur Krone	814	838	1523	— 2035
647	831	1337	1844	2111		Türnich	810	834	1520	— 2031
655	838	1344	1851	2118		Abzw. Kerpen	804	827	1516	— 2026
717	855	1401	1900	2136		Horrem Bahnhof	756	820	1505	— 2020
724	902	1409	1907	2142		Quadrath	734	750	1454	— 2011
734	916	1415	1913	2148		Berghelm Bahnhof	728	744	1448	— 2005
743	925	1425	1923	2158		Paffendorf	717	737	1433	— 1957
750	932	1433	1932	2208		Bedburg/Erft Bahnhof	710	730	1425	— 1950
826	10 ⁰⁸	1509	2010	2244		Hochneukirch Bahnhof	625	645	1340	— 1910
846	10 ²⁸	1529	2032	2304		Rheydt Post	606	626	1321	— 1851
858	10 ⁴⁰	1541	2045	2316	↘	Mönchengladbach Omnibusbhf.	555	615	1310	— 1840

Weitere Haltest Kierberg, Oberliblar, Kierdorf, Balkhausen, Ichendorf, Zieverich, Glesch, Kaster, Harff, Königshoven, Garzweiler, Otzenrath, Holz, Hochneukirch (Plum), Hackhausen, Sasserath, Odenkirchen, Mülfort, Rheydt Marienplatz ④ - nicht 24. 12.

Im Bonner Carthaus-Fahrplan Winter 1967/68 war die Bonn-Mönchengladbacher Linie letztmalig verzeichnet.

■ Abb.: Sammlung Volkhard Stern

(Fortsetzung von Seite 16)

Die Linie folgte auf dem Abschnitt Liblar – Bergheim der ehemals geplanten strategischen Bahnstrecke von Rech (Ahr) nach Neuss-Holzheim; hier lag auch der fahrplantechnische Schwerpunkt dieser Bahnbus-Linie.

Auf dem kurzen Teilstück Bonn – Wesseling wurde die Köln-Bonner Autobahn benutzt. Zuständig für die Verkehrsabwicklung war die Bahnbusstelle in Bergheim (Erft). Die Fahrtzeit für die rund 90 Kilometer Entfernung war mit dreieinviertel Stunden berechnet. In den Sechzigerjahren des vorigen Jahrhunderts wurde die Strecke im Omnibusbuch Bahn/Post unter der Tabellennummer 2246/4 geführt.

Zumindest anfangs dürften bahneigene Busse zum Einsatz gekommen sein. Im Raum Köln waren bei der Deutschen Bundesbahn (DB) die Marken Büssing, Krauss-Maffei und MAN vertreten. Direkte Fotobelege von Busfahrten auf dieser Strecke liegen leider nicht vor.

Der Betriebsfahrplan der BD Köln von 1963 weist allerdings auf die Vergabe der Fahrleistungen an die Firma Kessel aus Kierdorf hin, die zu dieser Zeit in vielfältiger Weise als Kooperationspartner und Auftragnehmer mit DB, KBE und später auch SWB zusammenarbeitete. Es ist also gut möglich, dass der Betrieb über lange Jahre hinweg vom Unternehmer Kessel im Auftrag der DB wahrgenommen wurde und deshalb in Bonn mangels bahneigener Kurse

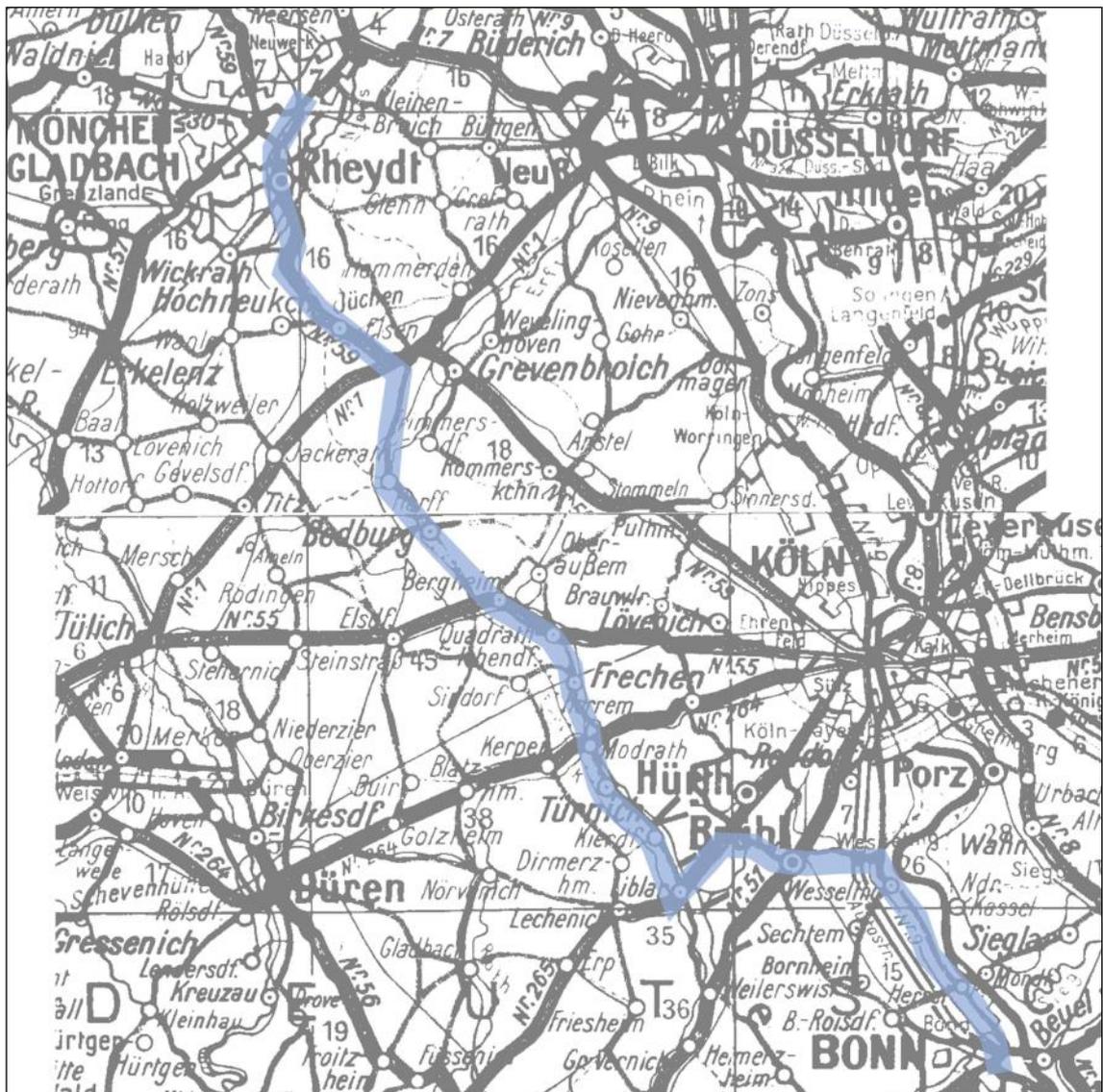
auch nicht weiter auffiel.

Letzter Fahrplanabschnitt der Linie Bonn – Mönchengladbach war der Winterfahrplan 1967/68, gültig bis 25. Mai 1968.

Der Bonner Carthaus-Fahrplan weist hier nur noch wenige Kurse auf: Ankunft in Bonn werktags 9.10 Uhr, sonntags 9.35 Uhr sowie täglich 16.35 Uhr, Abfahrt am Bonner Bahnhof (damals noch nicht Hbf) täglich um 12.35 Uhr, werktags 17.40 Uhr sowie sonntags um 20.05 Uhr.

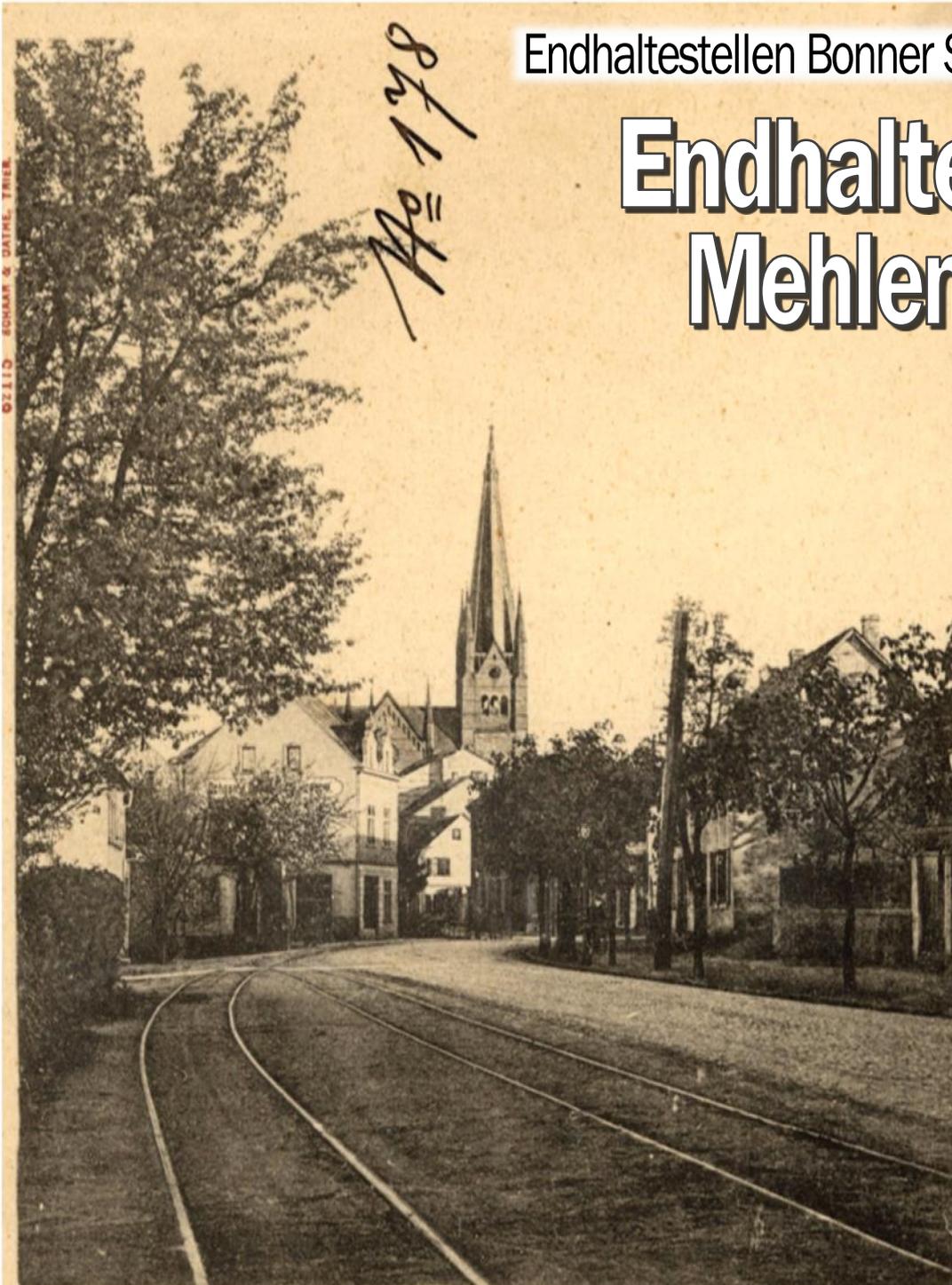
Der folgende Sommerfahrplan 1968 weist unter der Tabelle Bonn – Mönchengladbach nur den lapidaren Hinweis „entfällt“ aus. Damit war die Strecke nach 15 Jahren Geschichte. Sie blieb eine fast unbekannte Fernlinie ohne große Bedeutung. (VS)

■ Grafik: www.landkartenarchiv.de/autoatlas_neues_deutschland_1958, Bearbeitung Harald Flux



Endhaltestellen Bonner Straßenbahnen

Endhaltestelle Mehlem (Ort)



Mehlem

Der zweigleisige Endbahnhof der schmalspurigen Dampfbahn lag in Straßenrandlage etwa zwischen der heutigen Drehholzstraße und der Schloßallee (siehe Plan Seite 21).

Hier in der Coblenzer Straße (ab 1935 „Mainzer Straße“) endete das Gleis vor dem Gebäude mit den beiden Schweifgiebeln, dem heutigen Haus Mainzer Straße 159.

Im Hintergrund ist die 1863 errichtete neuromanische Pfarrkirche St. Severin zu erkennen.

Die Aufnahme entstand um 1900.

Das eingeklinkte Foto (unten, Google Maps, Street View 2024) zeigt die heutige Situation.

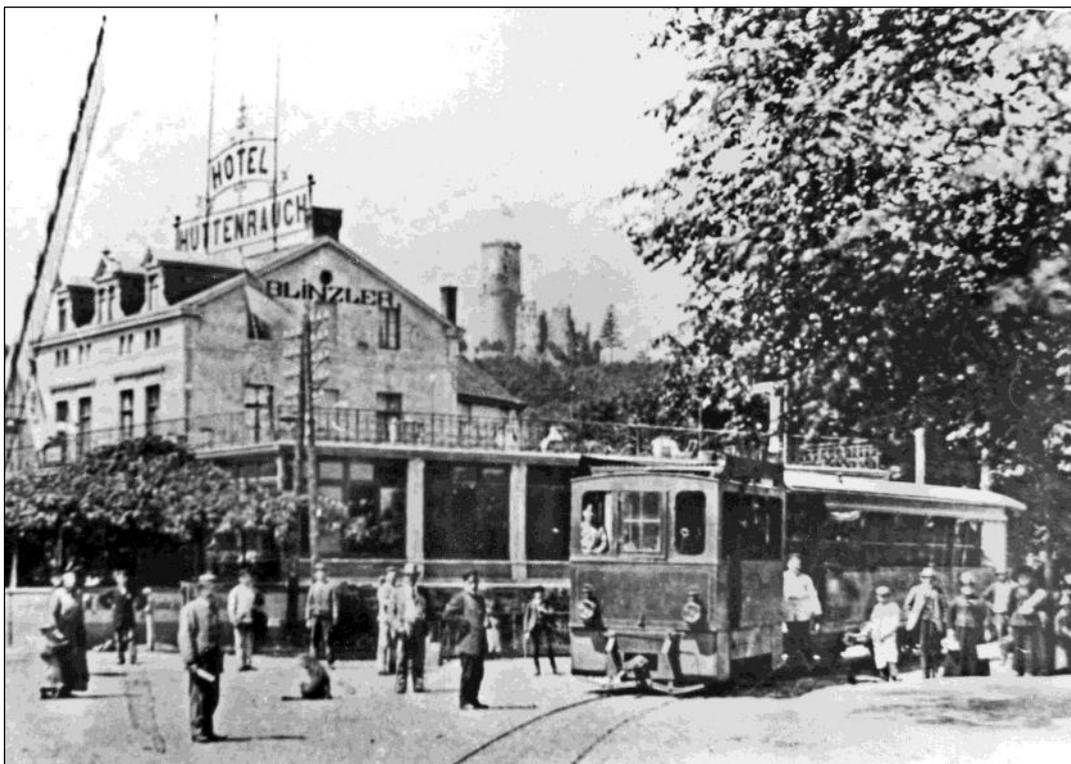
■ Postkarte, Repro: VHH Heimatverein Bad Godesberg



Ein Zug der Dampfbahn Bonn - Godesberg - Mehlem mit Lok 2 und einem der vierachsigen Personenwagen hatte um 1905, von Bonn kommend, die Station Godesberg II an der Auguste-Victoria-Straße (heute Beethovenallee) erreicht.

Von den wenigen Dampfbahn-Fotos wurde dieses schon oft gezeigt. Aber hier ist einer der üblichen Züge zu sehen. Zwei Wagen wurden nur bei starkem Andrang mitgeführt.

■ Foto: Sammlung Karl-Heinz Wipperfurth, Sammlung Axel Reuther



In unserer Reihe „Endhaltestellen Bonner Straßenbahnen“ befasst sich dieser Beitrag mit der Geschichte der Endhaltestelle „Mehlem (Ort)“. Eingerichtet 1893 mit dem Bau der Dampfbahn durch die „Bonner Straßenbahn“ war sie die älteste Endhaltestelle außerhalb des Gebiets der Stadt Bonn. Auch nach Umstellung der Bahn auf elektrischen Betrieb 1911 blieb es bis auf eine geringe Kürzung des Gleises in nördlicher Richtung bei derselben Lage der Endhaltestelle. Erst nachdem 1975 die Strecke zwischen Bonn Hauptbahnhof und Bad Godesberg Rheinallee auf Stadtbahnbetrieb umgestellt worden war, wurde schließlich am 23. Dezember 1976 die Reststrecke zur Endhaltestelle Mehlem (Ort) aufgegeben.

Die Endhaltestelle „Mehlem (Ort)“ um 1950.

Vor der damals noch hier befindlichen Wartehalle steht ein für die Rückfahrt nach Bonn beschilderter BGM-Triebwagen.

Hinter den Gleisenden stehen noch die alten Gittermaste der Oberleitung, die kurz darauf durch Betonmaste ersetzt wurden.

Der rechts zu erkennende Zaun gehört zum Grundstück der Villa Friede.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp



Die Dampfbahnzeit

Als man in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts überall nach Steigerung der Mobilität strebte, wünschte man sich auch in Bonn Schienenverbindungen in der Stadt und ins Umland. Es verwundert deshalb nicht, dass 1887 im Verwaltungsbericht der Stadt Bonn die Diskussion über eine Trambahn von Bonn in die damalige Gemeinde Mehlem erwähnt wird, obwohl seit 1855 die Rheinische Eisenbahngesellschaft bereits eine Verbindung von Bonn nach Rolandseck bot.

Im August 1890 schloss die Stadt die Stadt Bonn mit der Bonner Straßenbahn Havestadt, Contag & Cie. einen Vertrag, in dem sich die Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer Pferdebahn in Bonn, aber auch einer Trambahn nach Godesberg verpflichtete.

Es blieb in dem Vertrag offen, ob eine vereinbarte Weiterführung nach Mehlem über den Leinpfad am Rhein oder über die Provinzial-Chaussee erfolgen sollte. Pläne, die eine Führung der Bahn aus Bonn hinaus auf der Provinzial-Chaussee vorsahen, konnten bislang nicht verwirklicht werden, weil die Provinzialregierung noch 1899 die Nutzung dieser Straße nicht zuließ.

Erst als die Stadt Bonn Eigentümerin des neben der Straße verlaufenden Godesberger Bachkanals wurde und ihn zuschütten ließ, war die dadurch entstandene Trasse frei von jeglichem Genehmigungsvorbehalt.

Im August 1891 – die Pferdebahn war in Bonn schon in Betrieb – erhielt die Bonner Straßenbahn die Konzession für den Bau und Betrieb einer Dampfbahn Bonn – Godesberg – Mehlem. Bereits am 22. Mai 1892 war die Strecke bis Godesberg fertiggestellt.

Nachdem die Weiterführung der Bahn über den Leinpfad am Rhein vom Regierungspräsidenten schon am 28. Januar 1891 abgelehnt worden war, wurde sie 1893 über die heutige Konstantinstraße und die Mainzer Straße nach Mehlem verlängert.

Die Bahn endete in der Coblenzer Straße (heute Mainzer Straße), an der Ecke zur heutigen De-Brezé-Straße unmittelbar vor dem Haus Nr. 159.

Die eingleisige Schmalspurstrecke hatte eine Gesamtlänge von 10,1 km, von denen 4,85 km auf öffentliche Straßen entfielen.

Haltestellen von der Villa Loeschigk (Reuterweg) aus waren:

- Friesdorf,
- Godesberg I (Plittersdorfer Straße),
- Godesberg II (Auguste-Victoria-Straße),
- Rüngsdorf,

- Mehlem, Fährgasse (Königswinter) – später Mehlem (Fähre) genannt - und
- Mehlem (Ort).

Die Bahn verkehrte täglich von 7.00 bis 20.30 Uhr und brauchte für eine Fahrt von Bonn bis Mehlem 35 Minuten. Wegen der großen Nachfrage wurden bald bedarfsweise Zwischenzüge eingesetzt, sodass auf Teilstrecken ein Viertelstundentakt möglich wurde. Der Betrieb wurde mit zweiachsigen Kastenlokomotiven und mit zwei- oder vierachsigen, teils offenen Personenwagen durchgeführt.

rechts: Die Endhaltestelle „Mehlem (Ort)“ der elektrischen BGM-Straßenbahn wurde am 14. Oktober 1911 in Betrieb genommen. Die Gleise endeten nun vor der Villa Friede, in der sich von 1950 bis 1970 das Kino „MELI“ (Mehlemer Lichtspiele) befand.

Auf dem Foto vom 16. Juli 1953 ist ein Arbeitszug zu sehen, bestehend aus dem Triebwagen 12 und dem Schleifwagen 206.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern





Normalspur und elektrischer Betrieb

Nachdem die Dampfbahn der Bonner Straßenbahn 1905 auf die Stadt Bonn und die Bürgermeisterei Godesberg mit der neuen Bezeichnung „Straßenbahn Bonn – Godesberg – Mehlhem“ übergegangen war, nahm man die Elektrifizierung und Umspurung auf Normalspur der gesamten Strecke in Angriff.

Am 23. März 1911 war man mit diesen Arbeiten bis Rüngsdorf gelangt. Von dort aus bis Mehlhem verkehrte noch die Dampfbahn.

Vollendet waren Umspurung und Elektrifizierung bis Mehlhem am 13. Oktober desselben Jahres. Die Endhaltestelle in Mehlhem erhielt zwei Gleise, die einander mit zwei Rangierweichen verbunden waren. Die Schienen waren bis zur Villa Friede zurückgezogen worden.

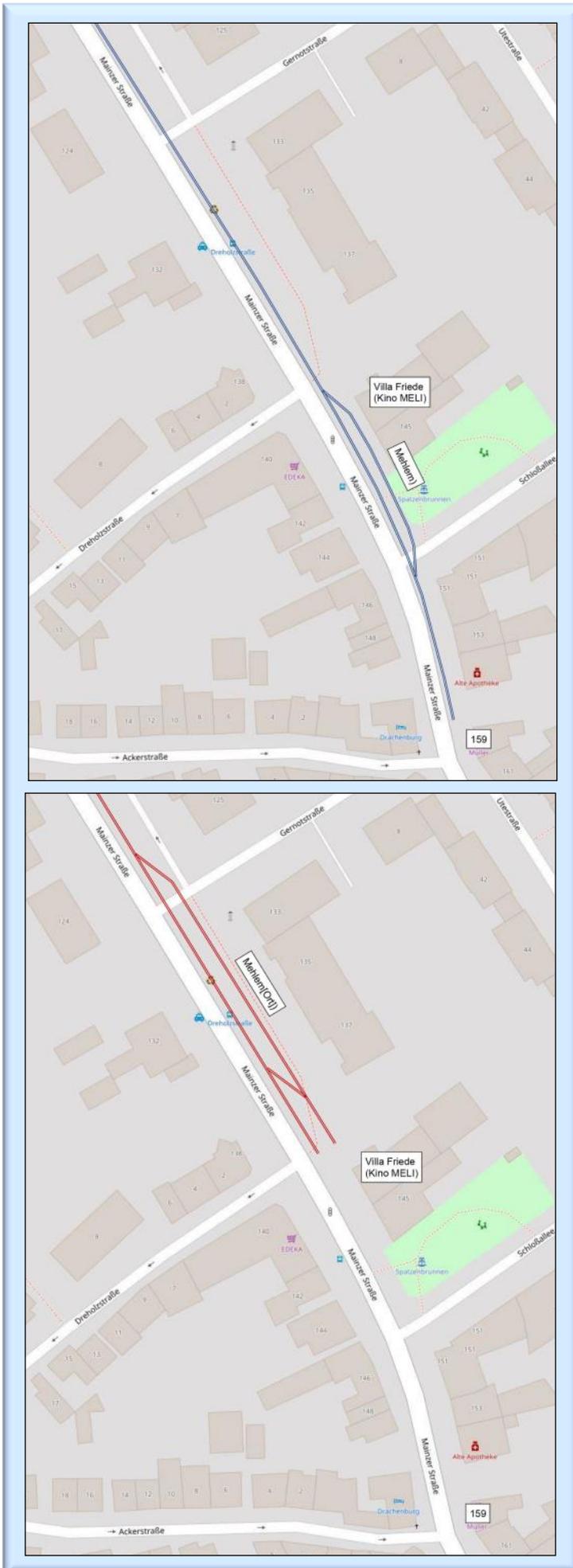
Mit dem Umbau der Bahn kam es bald zu einem Fahrgastzuwachs, der eine Verstärkung des Wagenmaterials erforderlich machte. Im Jahre 1914 wurden drei Niederflurwagen, „Badewanne“ genannt, angeschafft, denen 1924 zwei weitere folgten.

Die Lage der Endhaltestelle Meh-

lem (Ort) blieb über alle Jahre unverändert. Demgegenüber wurde das entgegengesetzte Streckenende mehrmals verlängert: 1897 vom Reuterweg zur Kaiserstraße/Ecke Königsstraße, 1911 zum Kaiserplatz, 1925 zum Hansaack und 1936 zum Rheinuferbahnhof.

Der Zweite Weltkrieg hatte auch Auswirkungen auf die Bahn nach Mehlhem. Kriegszerstörungen führten zur vollständigen Einstellung des Betriebs vom 2. März bis 15. Juli 1945.

Als die Strecke Bonn – Hochkreuz am 15. Juli 1945 wiedereröffnet



wurde, musste man an der Endhaltestelle Mehlem (Ort) noch bis 12. November 1945 auf die Abfahrt einer Bahn warten.

Nachkriegszeit und Stadtbahn

Ende der 1940er Jahre wurde schnell deutlich, dass sich der tagsüber angestrebte 15-Minuten-Takt ohne Ersatz für die im Krieg zerstörten Wagen nicht verwirklichen ließ. Die Straßenbahn Bonn – Bad Godesberg – Mehlem beschaffte deshalb von 1953 bis 1959 insgesamt 31 neue dreiachsige Fahrzeuge, mit denen die Bildung von Dreiwagenzügen möglich war.

Im Jahre 1967 begann der Bau einer unterirdischen Strecke vom Hauptbahnhof durch die Adenauerallee zur Heussallee, die durch den stadtbahnmäßigen Ausbau der bestehenden Trasse bis nach Bad Godesberg Rheinallee ergänzt wurde.

Noch vor Vollendung dieses Vorhabens kam es am 13. September 1973 zu einem Zusammenstoß zweier Züge auf dem eingleisigen Streckenabschnitt zwischen den Haltestellen Tannenallee und Mehlem Rheinfähre. Daraufhin musste der Straßenbahnverkehr von der Rheinallee bis Mehlem mit sofortiger Wirkung eingestellt werden (siehe „HVSWB aktuell“ 3/2023).

Ab 15. Juli 1973 gab es einen Schienenersatzverkehr. Erst am 3. März 1974 wurde der Straßenbahnbetrieb wiederaufgenommen. Ein Jahr später, am 22. März, wurde der Abschnitt Bonn Hauptbahnhof – Bad Godesberg Rheinallee auf Stadtbahnbetrieb umgestellt, die Reststrecke nach Mehlem im Straßenbahnbetrieb belassen.

Am 23. Dezember 1976 wurde hier der Schienenverkehr aufgegeben – damit gab es keine Endhaltestelle Mehlem mehr. (FM)

Grafik oben: Vermutliche Lage der Endhaltestelle der Dampfbahn um 1900.

Grafik unten: Lage der BGM-Endhaltestelle Mehlem (Ort) ab 1911.

Zur Orientierung sind jeweils die 1896 erbaute Villa Friede und das Haus Mainzer Straße 159 markiert.

■ Stadtplan KuLaDig (LVR) 2024, Bearbeitung Harald Flux

Quellenangaben:

Karl-Heinz Wipperfürth, Die Geschichte der Bonner Straßenbahn Havestadt, Contag & Cie., Bonner Nahverkehrsgeschichte Heft 1, Bonn 1977
Hans Georg Nolden, Von der Dampftram zur Stadtbahn, Die Geschichte der Straßenbahn Bonn-Bad Godesberg-Mehlem, Godesberger Heimatblätter Heft 26, Bonn 1988

Ansgar Klein, Bonner Straßennamen - Herkunft und Bedeutung, Bonn 2011

Eigene Aufzeichnungen des Verfassers

Im Mehlem (Ort) wartete am 3. Juni 1956 ein Dreiwagenzug der BGM mit Triebwagen 17 auf die Abfahrt nach Bonn, Rheinuferbahnhof.

Als Linienkennung trug er den damals noch verwendeten Buchstaben „M“ für „Mehlem“.

■ Foto: Peter Boehm, Sammlung Axel Reuther



Im Sommer 1976 dokumentierte Jörg Seidel die Betriebssituation in der Endhaltestelle „Mehlem Ort“.

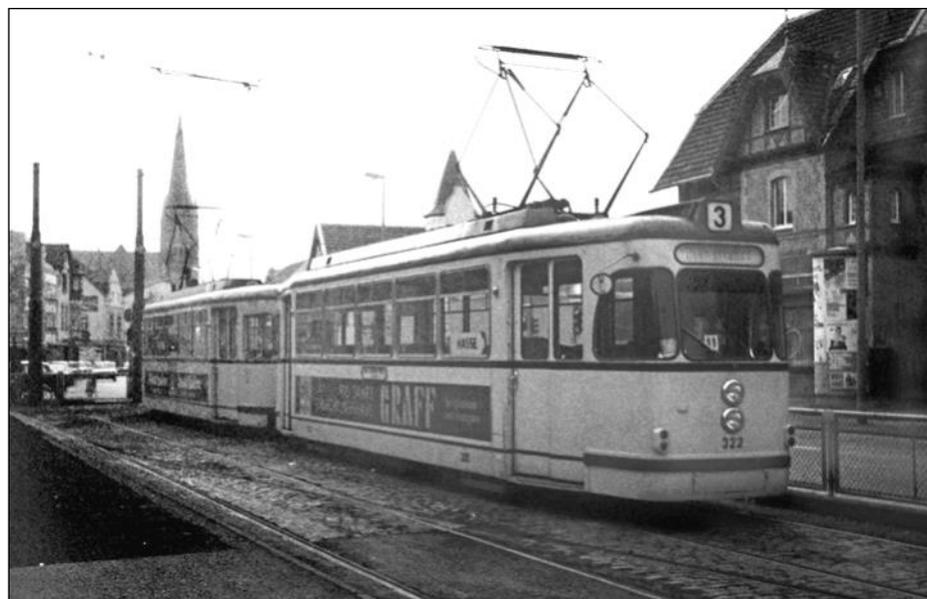
Mitte rechts:... Im August 1970 wurde aus der Linie „GM“ die Linie 3. Links steht der mit „Hauptbahnhof“ beschilderte Zweiwagenzug, geführt von Triebwagen 328. Der Zug fuhr jedoch nur bis zur Rheinallee in Godesberg, wo man zur Weiterfahrt auf die Stadtbahn umsteigen musste.

Am Triebwagen war ein rundes Schild angebracht, das darauf hinwies, das der Schaffner nur im zweiten Wagen mitfuhr.

unten rechts: Die Reservezüge der Linie 3, hier mit Triebwagen 322, waren stets im rechten Stumpfgleis abgestellt (siehe auch oberes Foto).

Am 22. Dezember 1976 endete der Straßenbahnverkehr nach Mehlem.

■ Fotos: Jörg Seidel



11
Mai

Samstag, 11. Mai 2024

Besuch des Wuppertaler „Schwebodroms“

Fahrt mit dem Vereinsbus nach Wuppertal und Besuch des neu eröffneten Schwebebahn-museums „Schwebodrom“. Geboten wird neben einer historischen Ausstellung auch eine virtuelle Schwebebahn-Fahrt mittels VR-Brille und eine künstlerisch gestaltete Lichtshow.

Am Samstag, 11. Mai 2024, veranstaltete der HVSWB seine erste Vereinsfahrt im Jahr 2024 mit dem Vereinsbus 8603.

Ziel war das „Schwebodrom“ in Wuppertal. Vergleichbar mit dem 2022 in Köln besuchten „Time-Ride 1926“ konnten hier die Besucher dank modernster Technik eine Zeitreise mit der Schwebebahn ins vergangene Jahrhundert unternehmen.

15 Fahrtteilnehmer nutzten dieses Angebot, weitere acht besuchten derweil den Wuppertaler Zoo. (RH)



Zwischenstopp während der Ahrtal-Rundfahrt in Mayschoß, 8. Juni 2024.

Beide HVSWB-Vereinsbusse sind hier zu sehen: rechts Wagen 8603, links Wagen 9808.

■ Foto:
Volkhard Stern

Am 8. Juni 2024 konnte der Freunde der Ahrtalbahn e.V. auf 25 Jahre Vereinsgeschichte zurückblicken. Dieses Ereignis wurde mit einem großen Festakt gebührend gefeiert.

Zunächst versammelten sich Mitglieder, Freunde und Gäste in der Volksbank Bad Neuenahr. Die Vereinsvorsitzenden Ulrich Stumm und Wolfgang Groß konnten u.a. Landrätin Cornelia Weigand, die Landtagsabgeordnete Susanne Müller und Thorsten Müller, Direktor des Zweckverbands Schienenpersonenverkehr Rheinland-Pfalz Nord, begrüßen.

Im Anschluss an die Festreden fuhren die beiden Vereinsbusse des HVSWB, die von den Ahrtalbahnfreunden gechartert worden war, in der Bad Neuenahrer Hauptstraße

vor, um die Gäste zu einer großen Ahrtal-Rundfahrt abzuholen.

Das Auftauchen der beiden „Grünen“ aus Bonn war aus zweierlei Gründen bemerkenswert: Zum einen, weil der HVSWB nur selten beide Vereinsbusse gleichzeitig einsetzt, zum anderen, weil man im Ahrtal auf den Spuren der früheren SWB-Stadt- und Fernlinien unterwegs war (Linien 41/44 bis 1981, Stadtverkehr Bad Neuenahr Linie 42 bis 1982).

Die Fahrt verlief entlang der bei der Jahrhundertflut im Juli 2021 zerstörten oberen Ahrtalbahn, vorbei am jüngst abgebauten Bahnhof Walporzheim und weiter bis Ahrbrück. Dort begrüßte Ortsbürgermeister Walter Radermacher die Mitfahrenden im Bahnhof und erläuterte das Wiederaufbaukonzept für diesen Ort.

Im Anschluss ging die Tour rückwärts die Ahr hinunter, mit Stopp in Kreuzberg, Altenahr, Mayschoss und Dernau, wo die laufenden Bauarbeiten zur neuen Ahrtalbahn besichtigt und fachmännisch erläutert wurden. Die Fahrt endete in Ahrweiler, wo die Ahrtalbahnfreunde ihr neues Museum im alten Stellwerk einrichten werden, und klang mit einem gemütlichen Beisammensein aus.

Den beiden Fahrern des HVSWB, Stefan Jostes und Thomas Meurer, und den gepflegten Oldtimern des Bonner Vereins wurde viel positive Rückmeldung zuteil. Begleitet wurde der Ausflug u.a. von Siegfried Neumann und Thomas Nehiba.

(VS)



HVSWB-Vereinsbusse 8603 (links) und 9808 in Birresdorf am 15. Juni 2024.

■ Foto: Volkhard Stern

15
Juni

Samstag, 15. Juni 2024

Grillfest des Vereins in Birresdorf

Die Vereinsmitglieder sind zu einem gemächlichen Beisammensein an der vereinseigenen Bus- und Bahnhofe in Grafschaft-Birresdorf eingeladen.

Auch in diesem Jahr lud der HVSWB Mitglieder und Freunde am Samstag, 15. Juni 2024, zum jährlichen Grillfest nach Birresdorf ein.

Bei sommerlichem Wetter konnten rund 50 Vereinsmitglieder, Freunde und Gönner des Vereins begrüßt werden. Die Band „Next Elly“ trug mit Live-Musik zur guten Stimmung bei.

Eine gelungene Überraschung war der Besuch von LRV Lisa-Reisen, Troisdorf, mit ihrem Gelenkbus, einem Mercedes-Benz O 405 G, Baujahr 1996. Dieser in den alten SWB-Farben lackierte Bus war ein Höhepunkt des Nachmittags. (HF)

Die für das Birresdorfer Vereinsfest am 15. Juni 2024 angekündigte Überraschung entpuppte sich als Gelenkbus 7405 von LVR Lisa-Reisen.

Der Mercedes-Bus wurde am 24. Juli 1996 von Pflieger-Reisen, Böblingen, erstmals zugelassen. Von 2006 bis 2018 war er bei Schäfer-Reisen, Euskirchen, eingesetzt. Ohne Zulassung gehörte er von 2018 bis 2022 den Siegburger Firmen Willms und Verkehrsservice Dominguez.

Im Oktober 2022 erwarb LVR Lisa-Reisen den Bus, im Januar 2023 erhielt er seine aktuelle grüne Lackierung.

■ Foto: Volkhard Stern



Der Niederflurwagen 9461, die „Bertha-Bahn“, hatte am 6. April 2024 die Endhaltestelle Kopenhagener Straße im Stadtteil Auerberg erreicht. Im Nachbargleis links fuhr eben der Wagen 9471 als planmäßiger Zug der Linie 61 ein. ■ Foto: Harald Flux

6
April

Samstag, 6. April 2024

Jubiläum „30 Jahre Niederflurbahnen in Bonn“

Vor dreißig Jahren wurden 24 Bonner Niederflur-Straßenbahnen in Betrieb genommen. Das ist der Anlass, mit einer Sonderfahrt das gesamte Bonner Straßenbahnnetz zu befahren, auch über Strecken, auf denen sonst kein planmäßiger Linienverkehr herrscht.

An den ersten Einsatz von Bonner Niederflurbahnen 1994, vor 30 Jahren, sollte die Sonderfahrt des HVSWB am 6. April 2024 erinnern.

Das Besondere an dieser Fahrt war der eingesetzte SWB-Niederflurwagen 9461, der den Namen „Bertha-Bahn“ erhielt und mit seiner Ganzreklame seit September 2019 an Bertha von Suttner (1843 - 1914) und an den 1949 nach ihr benannten Bonner Platz erinnert.

Baustellenbedingt waren die Fahrtmöglichkeiten leider eingeschränkt. So konnten von Bonn Hbf aus nur die Endhaltestellen Bad Honnef und Auerberg angefahren werden. Die Strecke nach Siegburg konnte nur bis Sankt Augustin befahren werden. (HF)





oben: Die erste Ausgabe der Kundenzeitschrift „SWB plus“ der Stadtwerke Bonn erschien 1986. ■ Abb.: Sammlung Volkhard Stern (3)

Impressum

SWB plus erscheint 3mal im Jahr.
Herausgeber: Stadtwerke Bonn,
Theaterstr. 24, 5300 Bonn I
Redaktion: Peter Hardt (verantwortlich, Bonn), Alexander Legowski, Birgit Pfänder, Ursula Koeser, Barbara Munker, Katja Vesper
Fotos in dieser Ausgabe:
Stefan Eichberg, Max Malich, Rolf Steiniger, SWB
Gesamtherstellung:
infoBonn, Bonn
Vertrieb: Bonner Anzeigenblatt
Auflage: 150.000
Verteilung an jeden Bonner Haushalt.

SWB-Kundenzeitschrift

Seit 1986 gaben die Stadtwerke Bonn eine Kundenzeitschrift mit dem Titel „SWB plus“ heraus. Mit einer Auflage von 150.000 Stück wurde sie mit dem Bonner Anzeigenblatt kostenfrei an die Bonner Haushalte verteilt. Die letzte bekannte Ausgabe erschien im September 2018.



Kundenzeitschrift „SWB plus“:

von links: die Ausgaben Dezember 2001, Mai 2010, Juli 2010,

Nr.1 Februar 2012, Nr.3 vom November 2017.

■ Abb.: Sammlung Ralf Heinzel, rechts: Sammlung Volkhard Stern (3)

Info-Treff für Mitglieder



Der erste Info-Treff 2024 findet statt am **12. Oktober 2024**, ab **18 Uhr**, im „**Rheingarten66**“ - direkt an der Endhaltestelle „**Bad Honnef**“ der Linie 66 gelegen.