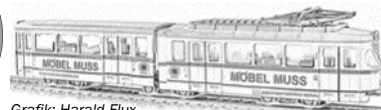




Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

SERIE



Grafik: Harald Flux

# Dottendorf



■ **Fahrzeuggeschichte:**  
Wagen 414  
Seite 24



■ **Geschichte:** Eintritts-  
karten als Fahrscheine  
Seite 25



■ **Aus dem Verein**  
Niederflurbus 9808  
Seite 27



## Impressum

### HVS WB aktuell

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

### Redaktionsadresse:

Theaterstraße 24, 53111 Bonn

### E-Mail:

info@hvs wb.de

### Internet:

www.hvs wb.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

**HVS WB 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.

## Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

# Dottendorf

*Ein Zug der Linie 4 mit Triebwagen 35 war im Sommer 1934 an der Endhaltestelle in Dottendorf angekommen. Der Fahrer (vorn) und die beiden Schaffner haben sich für den Fotografen vor dem Zug in Positur gestellt.*

*Am Triebwagen war die Beschilderung schon für die Rückfahrt umgestellt worden. Ein Rangiermanöver stand noch bevor: Der Beiwagen musste umfahren und anschließend der Zug in das eingleisige Streckenstück zurückgedrückt werden - hier lag die Abfahrthaltestelle.*

*Im Hintergrund ist das Haus am späteren Hindenburgplatz zu sehen.*

■ Foto: Rosen, Sammlung Claus von den Driesch - Archiv Axel Reuther



## TITELSEITE



*Endhaltestelle Dottendorf: Hier endeten zwischen 1915 und 1945 die Straßenbahnlinie 4, ab 1949 die „1“ und ab 1955 auch die Linie 2. Sie lag südlich der Kreuzung Hausdorffstraße/ Hinsenkampstraße/ Pleimesstraße.*

*Auf dem Foto vom 17. Juli 1956 ist der Wagen 34 zu sehen, der nur bis zum Betriebshof an der Rheindorfer Straße fuhr. Im Hintergrund, direkt vor der 1895 erbauten Kirche St. Quirin, wurde zwei Jahre später die Wendeschleife in Betrieb genommen.*

■ Foto: Eduard J. Bouwman, Sammlung Axel Reuther





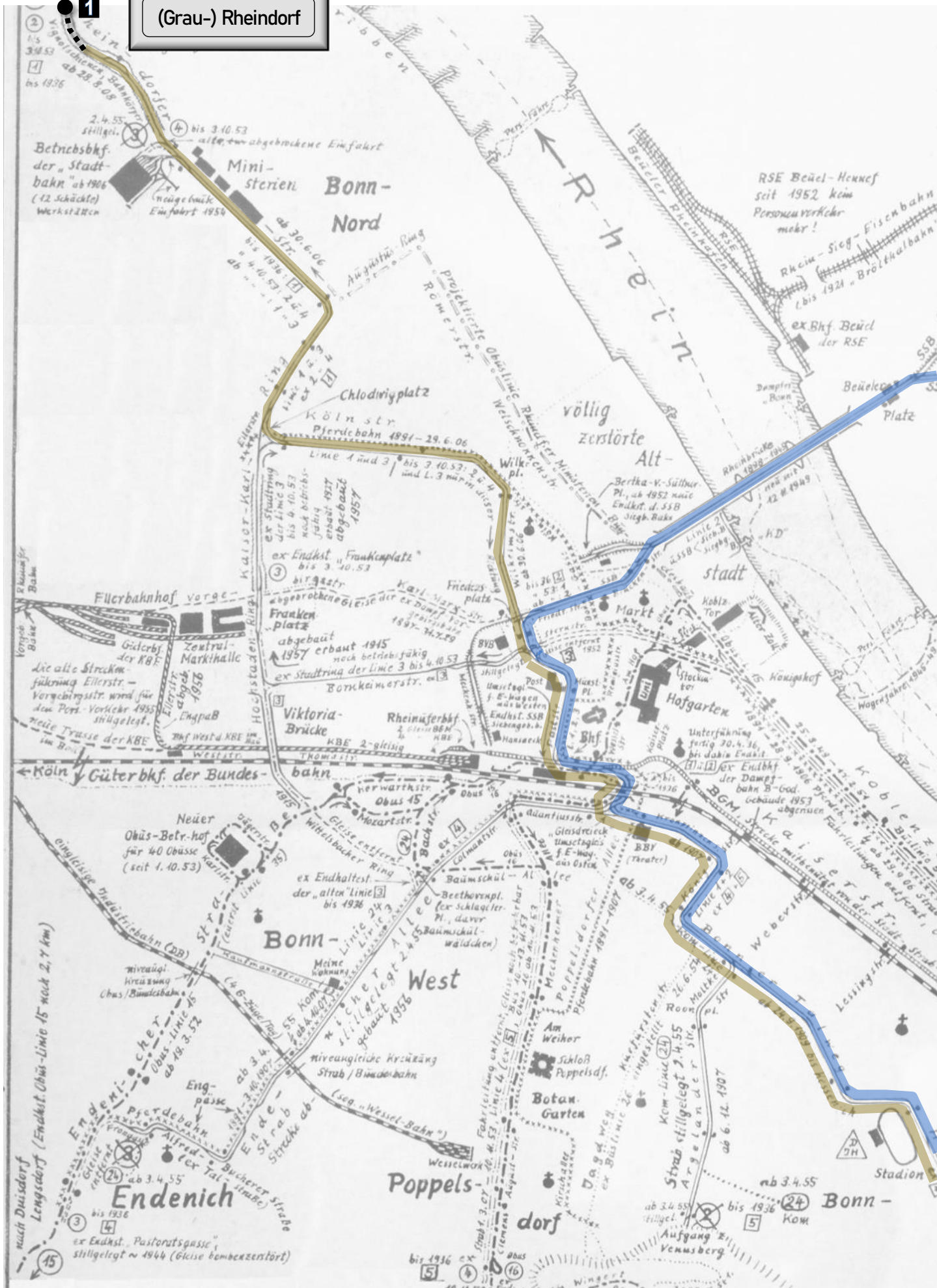
**Quellenangaben:**

75 Jahre Elektrische Straßenbahnen in Bonn 1902 - 1977, Stadtwerke Bonn Verkehrsbetriebe, Bonn 1977

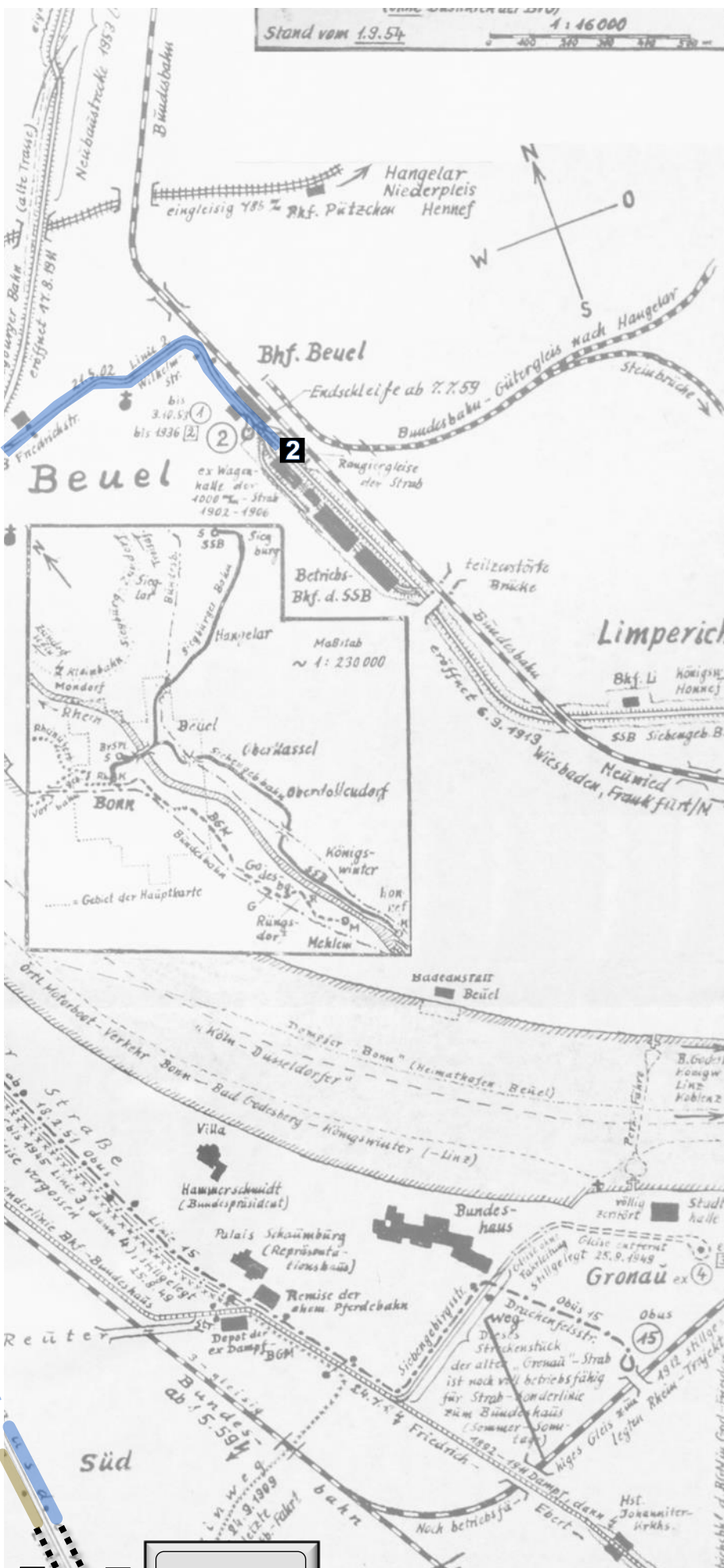
In der Reihe „Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn“ fehlt bislang der heutige Ortsteil Dottendorf der Stadt Bonn. Die gleichnamige Endhaltestelle wurde erst 1915 mit dem Bau der letzten Streckenverlängerung als Endpunkt eingerichtet. Jahrelang wurde über ein Stumpfgleis gewendet, ehe 1958 der Umbau zu einer Wendeschleife erfolgte. In dieser Form wird die Haltestelle noch heute als letzte und einzige Schleifenanlage der Bonner Straßenbahnen betrieben.

1

(Grau-) Rheindorf







Alle Rechte vorbehalten!

Entworfen und gezeichnet  
vom Dipl.-Ing. M. Schoen,  
Bonn, am 1.9.54.

Linienwege, Stand 1955

**2** Linie 2 nach „Beuel“  
1936 bis 1945 und ab 1955

**1** Linie 1 nach „Rheindorf“ ab 1953

Manfred Schoen zeichnete 1954 diese Karte, in der neben den Bonner Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken auch die Obus-Strecken eingezeichnet sind. Ein Meisterwerk!

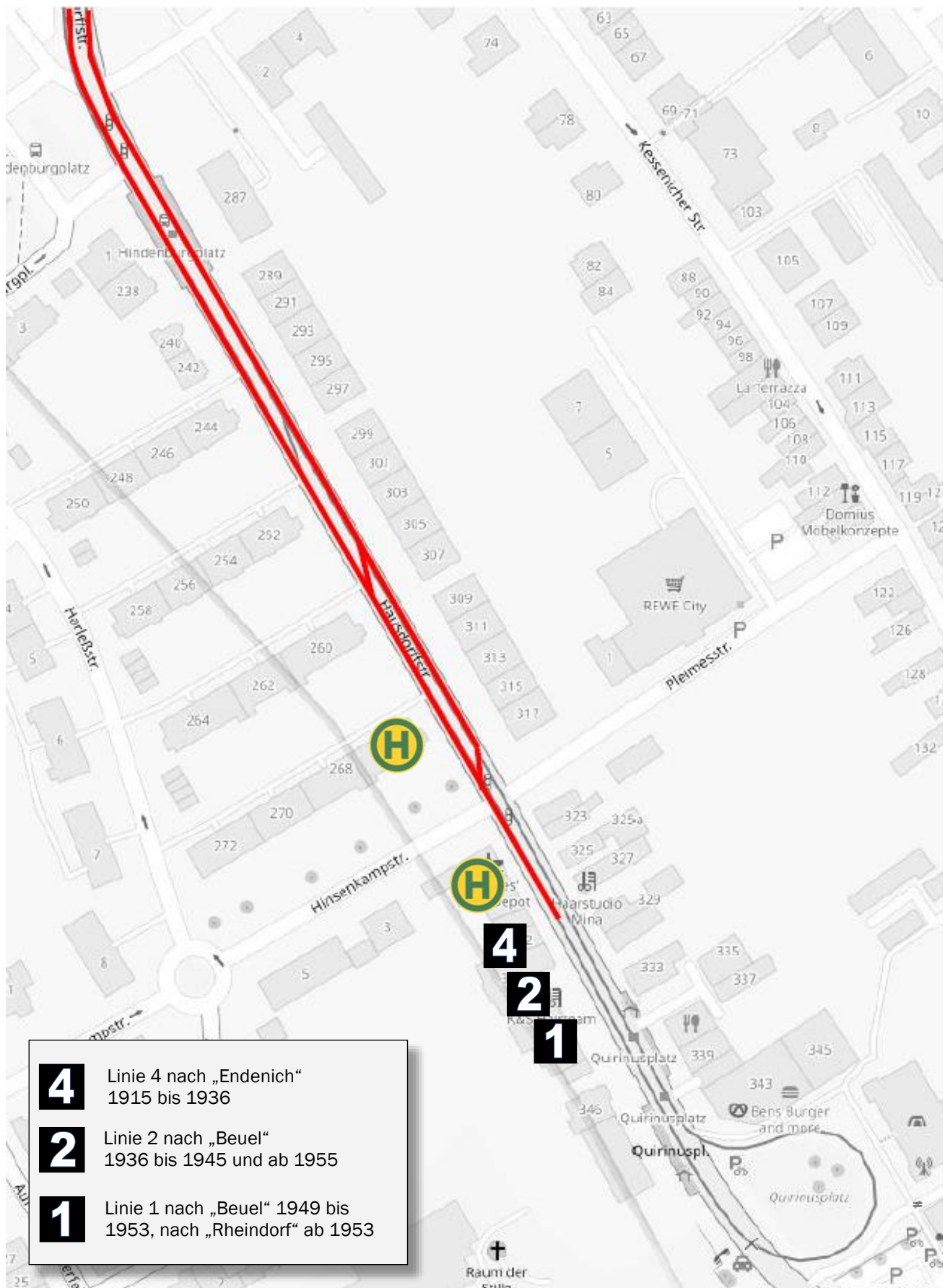
■ Sammlung Volkhard Stern

Dottendorf

### Lageplan der Endhaltestelle Dottendorf

Stand: 1915 - 1958  
(nicht maßstäblich)

Grafik: Harald Flux  
Hintergrundfoto:  
Open Street Map







**oben:** Aus- und Einstiegstelle in Dottendorf sind auf diesem Foto vom 7. April 1958 zu sehen.

An der Einstieghaltestelle (vorne links) stand ein Zug der Linie 1 mit Beiwagen 111. Ein weiterer Zug wartete an der Ausstiegshaltestelle, um nach der Abfahrt der Linie 1 zur Einstieghaltestelle zu rangieren. Der Triebwagen dieses Zuges hatte den Beiwagen bereits umfahren. ■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

## Die Zeit vor dem Bau der Endstation

Als zum Ende des 19. Jahrhunderts die Stadt Bonn die Errichtung von Schienenverbindungen plante, war die Gemeinde Dottendorf, der heutige Ortsteil der Stadt Bonn, nicht als Ziel einer Straßenbahnlinie vorgesehen.

Zwar wiesen damalige Reiseführer auf die sehenswerte „Dottendorfer Klippe“ hin. Aber für einen Ausflugs- oder Tourismusverkehr auf Schienen reichte das ebenso wenig aus wie die Annahme, dass es die Dottendorfer in großem Maße nach Bonn zog.

Es verwundert daher auch nicht, dass man das Vorhaben einer Dampfbahn von Bonn nach Godesberg durch Kessenich, Dottendorf und Friesdorf nicht weiter verfolgte und stattdessen die Bahn

auf dem unterdrückten Bett des Godesberger Baches im Verlauf der Köln-Mainzer Chaussee eröffnete. Dottendorf erhielt 1892 einen weit vom Ortskern entfernten Haltepunkt gleichen Namens, der an der Einmündung der späteren Dottendorfer Straße in die Chaussee lag, der heutigen Ollenhauerstraße.

Auch die Pferdebahnlinie vom Reuterweg über den Bahnübergang Rheinweg bis an die Burgstraße (heute Burbacher Straße) in der Pützstraße, erst nach 1896 eröffnet, erreichte nicht Dottendorf.

Als im Rahmen der 1905 beschlossenen Umspurung und Elektrifizierung von Pferdebahnlinien am 6. Dezember 1907 eine Straßenbahnlinie zum Venusberg eröffnet wurde, blieb Dottendorf ein weiteres Mal unberücksichtigt. Die Bahn bog vom Bonner Talweg in die Moltkestraße ab und

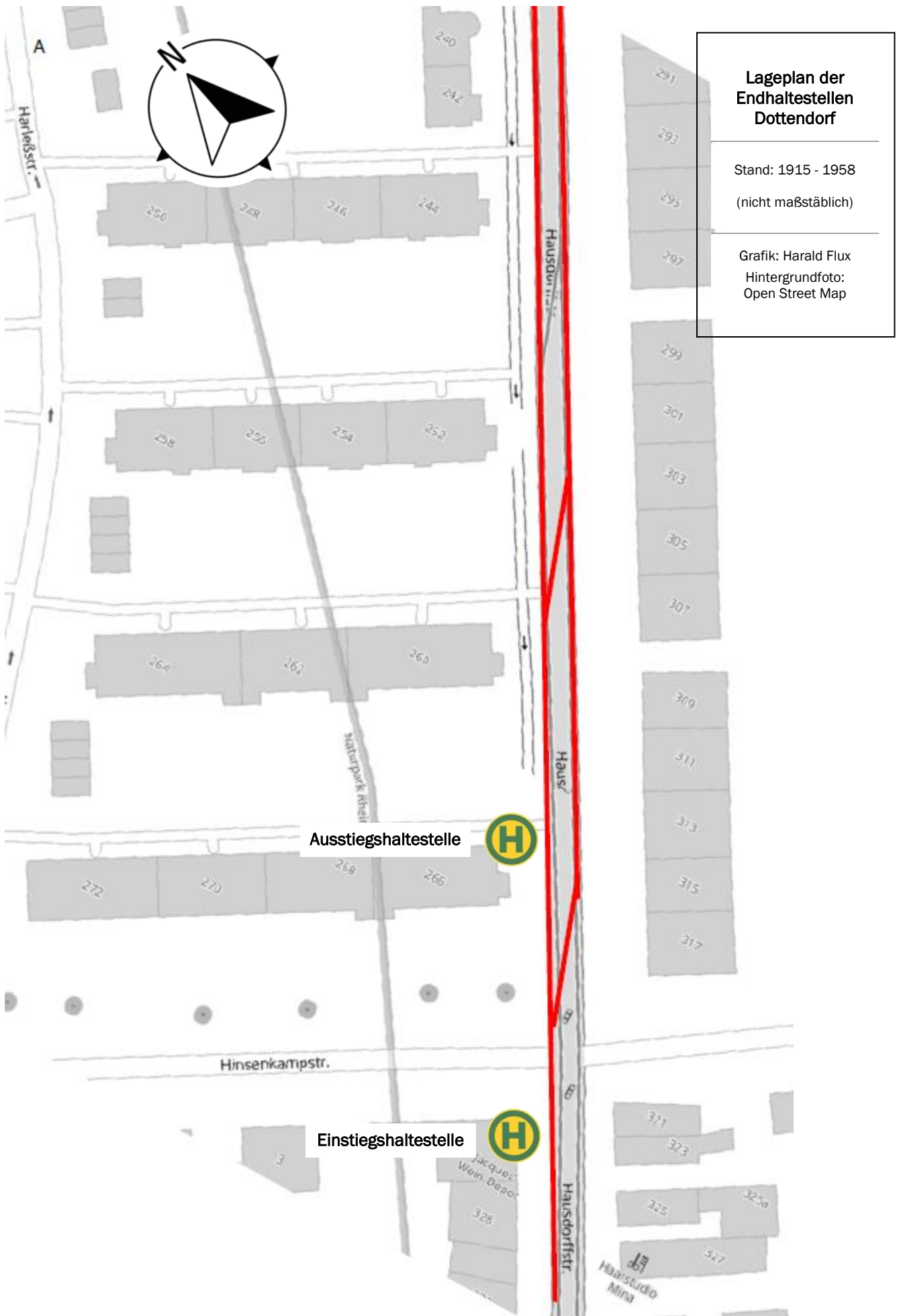
gelangte auf der Grenze zwischen Poppelsdorf und Kessenich in der Argelanderstraße zur Endhaltestelle am Venusbergaufgang.

Am 24. November 1909 wurde die Strecke im Bonner Talweg von der Einmündung Moltkestraße an bis nach Kessenich verlängert. Es dauerte noch bis zum 14. August 1915, als mitten im Krieg die Gleise von Kessenich nach Dottendorf weitergeführt waren und damit Dottendorf endlich an das Bonner Straßenbahnnetz angeschlossen war.

## Die Stumpf-Endstelle

Nach Dottendorf fuhr jetzt die Linie 4, die ihren anderen Endpunkt in Eendenich hatte. Der durchgängig zweigleisige Streckenabschnitt folgte dem Verlauf der Schu-

(Fortsetzung auf Seite 10)





**rechts:** Ein Zug der Linie 1 stand am 1. Juni 1950 an der Ausstiegshaltestelle in Dottendorf.

Der Triebwagen hat eben den Beiwagen umfahren (vergleiche Foto Seite 3).

■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch



**Mitte rechts:** Ein Zug der Linie 1 mit Triebwagen 18 wartete 1954 an der Einstiegshaltestelle in Dottendorf auf die Abfahrt nach Rheindorf.

Vorne rechts ist die Einmündung der Hinsen-kampstraße zu erkennen.

■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch



**links** Eine ähnliche Szene, ebenfalls um 1954: An der Einstiegs- haltestelle wurde ein Zug der Linie 1 mit Beiwagen 106 mit Ziel Rheindorf bereitgestellt.

Vor dem Querbau im Hintergrund verläuft die Hinsen-kampstraße. Der Gebäudeteil über dem Ge- schäft (links im Bild) war noch nicht errichtet worden.

■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch



(Fortsetzung von Seite 7)

mannstraße, der späteren Hindenburgstraße und heutigen Hausdorffstraße. Die Endhaltestelle der Linie lag etwa in Höhe der damals noch nicht bestehenden Hinsenkampstraße. Genau genommen endete die Strecke einige Wagenlängen dahinter in einem Stumpfgleis, das in Verbindung mit zwei davor liegenden Weichen auch ein Umsetzen im Beiwagenbetrieb zuließ.

Nach der kriegsbedingten Einstellung des gesamten Straßenbahnverkehrs im Januar 1945 konnte bereits am 8. August 1945 die Endhaltestelle Dottendorf auf zweigleisiger Strecke vom Friedensplatz her angefahren werden.

Ab 12. November 1949 fuhr die „1“, die über die neu errichtete Rheinbrücke von Beuel kam, nach Dottendorf. Als am 3. April 1955

der von der Linie 2 befahrene Streckenabschnitt von der Moltkestraße zur Argelanderstraße stillgelegt wurde, erhielt auch diese Linie ihre Endstation in Dottendorf. Damit hatten die beiden verbliebenen Straßenbahnlinien dieselbe Endhaltestelle im Süden der Stadt.

### Die Wendeschleife

Zwei Jahre später änderte sich die Situation an der Haltestelle. Weil sich die Bahnen der Stadt Bonn bei der Beschaffung neuer Triebwagen für Einrichtungsfahrzeuge entschieden hatten, mussten mit der Lieferung der vier neuen Einrichtungswagen 101 – 104 Wendeschleifen an den Endstationen eingerichtet werden.

In Dottendorf wurden deshalb die Gleise geringfügig zum Quirinusplatz verlängert, wo ab August 1957 die neue Wendeschleife in Betrieb genommen wurde. Bis dahin mussten die neuen Fahrzeuge im Gleisdreieck an der Südunterführung in der Quantiusstraße wenden. Weitere Einrichtungsfahrzeuge wurden allerdings erst 1960 ausgeliefert, sodass bis dahin Alt- und Neufahrzeuge die Schleife gemeinsam nutzten, was ungewohnter Anblicke hervorrief.

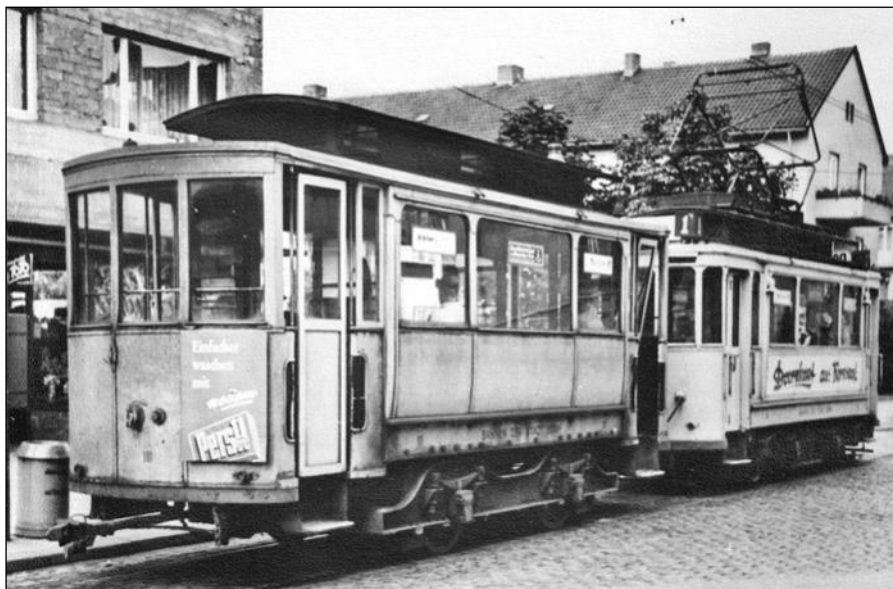
Nachdem der Ein- und Ausstieg in die Hausdorffstraße verlegt worden ist, ist sie heute als einzige der einst drei im Linienbetrieb befahrenen Wendeschleifen verblieben – trotz des im gesamten Stadtgebiet bestehenden Zweirichtungsverkehrs. (FM)



**links:** Die Reihung der beiden Züge an der Dottendorfer Ausstiegshaltestelle wirkt etwas seltsam.

Der vordere Zug der Linie 1 hatte am 17. Juli 1956 seinen Beiwagen umfahren und musste noch zur Einstiegshaltestelle zurückdrücken. Der hintere Zug war eben angekommen.

■ Foto: Eduard J. Bouwman, Sammlung Axel Reuther



**rechts:** Drei Jahre später, 1957, stand ein Zug der Linie 1 mit Beiwagen 101 an der Dottendorfer Endhaltestelle. Über dem Geschäft (links) wurde inzwischen das Gebäude aufgestockt (vergleiche Foto Seite 7) ■ Fotos: Sammlung Dr. Frank Mlosch

**Mitte rechts:** Am 20. August 1957 hatte ein Zug der Linie 1 mit Wagen 19 die Endhaltestelle erreicht. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Anfang 1958, kurz vor Beginn der Bauarbeiten an der Wendeschleife, entstand dieses Foto:

Es zeigt einen Zug der Bahnen der Stadt Bonn mit Beiwagen 109 an der Dottendorfer Einstiegshaltestelle.

Von seinem Wartepplatz in der Pleimesstraße kommend passierte der Wagen 16 der Stadtwerke Bad Godesberg die Straßenbahn. Er fuhr zur etwa fünfzig Meter entfernt liegenden Haltestelle am Quirinusplatz. Hier begann die Godesberger Buslinie 1.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



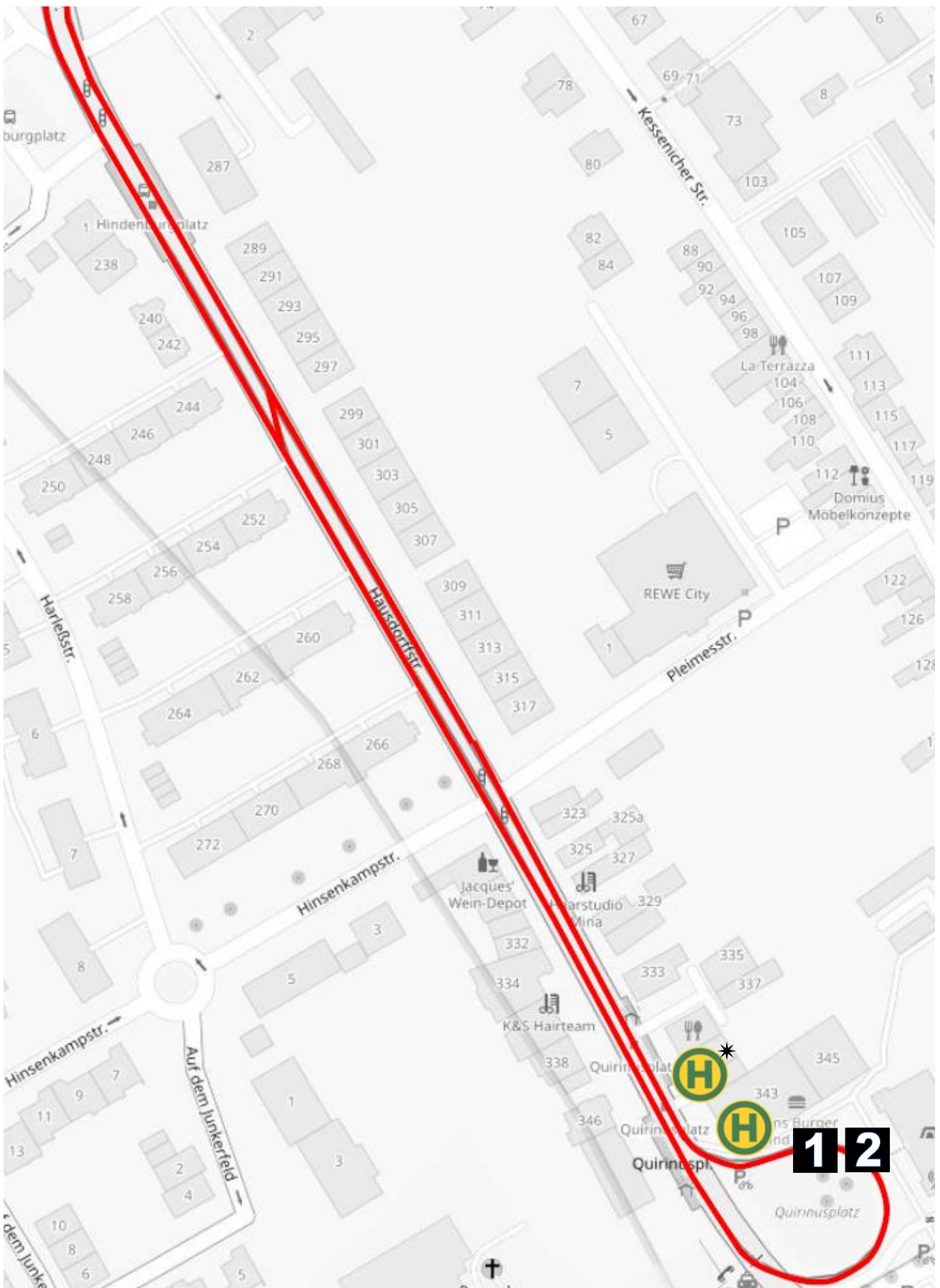
Lageplan der  
Endhaltestelle  
Dottendorf

Stand: ab 1958  
(nicht maßstäblich)

Grafik: Harald Flux  
Hintergrundfoto:  
Open Street Map



ab 2010





# Bau der Wendeschleife Quirinusplatz



Die Baustelle zur Verbreiterung der Hausdorffstraße und der Wendeschleife Dottendorf dokumentiert das Foto vom 2. August 1958.

Die Hausdorffstraße war hinter der Kreuzung mit der Hinsenkampstraße (rechts) und der Pleimesstraße gesperrt, der Straßenverkehr wurde über die Pleimesstraße umgeleitet. ■ Fotos: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Auch dieses Foto entstand am 2. August 1958. Die Ausstiegshaltestelle wurde nun auch zum Einstieg genutzt. Hierfür wurde ein provisorisches Haltestellenschild aufgestellt.

Der Zug der Linie 1 mit Wagen 21 stand zur Abfahrt bereit. Er war als Zwischenkurs mit Ziel „Rheindorfer Straße“ eingesetzt, wo der damalige Betriebshof lag. Links im Foto ist ein DKW F 93, Baujahr 1955/56, zu sehen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Ein weiteres Foto vom 2. August 1958, das die bauzeitliche Endhaltestelle zeigt.

Vorne der Zug der Linie 2 mit dem ehemaligen Schmalspur-Triebwagen 8 (Baujahr 1902).

Bemerkenswert sind die beiden hintereinander stehenden Straßenbahnzüge und das damit verbundene Rangiermanöver: Der Wagen 8 kam hier zuerst an, ließ seinen Beiwagen (hinteres Fahrzeug) dort stehen und wartete auf dem Nachbargleis die Ankunft des zweiten Zuges ab. Anschließend fuhr er an diesen Zug heran und übernahm für die Fahrt nach Beuel dessen Beiwagen. So musste der zweite Zug nicht rangiert werden.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Der auf der Linie 2 eingesetzte Triebwagen 45 (Baujahr 1914) hielt auf der Kreuzung mit der Hinsenkampstraße, um von dort auf das Nachbargleis zu rangieren.

■ Fotos: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Den Bau der Wendeschleife am Quirinusplatz zeigt das Foto vom 2. August 1958. Mit den Bauarbeiten beauftragt war damals die Firma Adolf Stuch Straßenbau, Bonn.

Im Hintergrund der 1941/42 erbaute und heute noch erhaltene Hochbunker. Der vierstöckige Bau bot 870 Menschen Schutz.

■ Fotos: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther





# Wendeschleife Quirinusplatz in Betrieb



Am 4. August 1958 hielten zwei Altbauzüge in der neuen Wendeschleife am Quirinusplatz. Vorne stand ein Zug der Linie 1 mit Triebwagen 18. Dahinter war ein Zug der Linie 2 herangefahren.

Im Hintergrund ist der Hochbunker zu sehen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

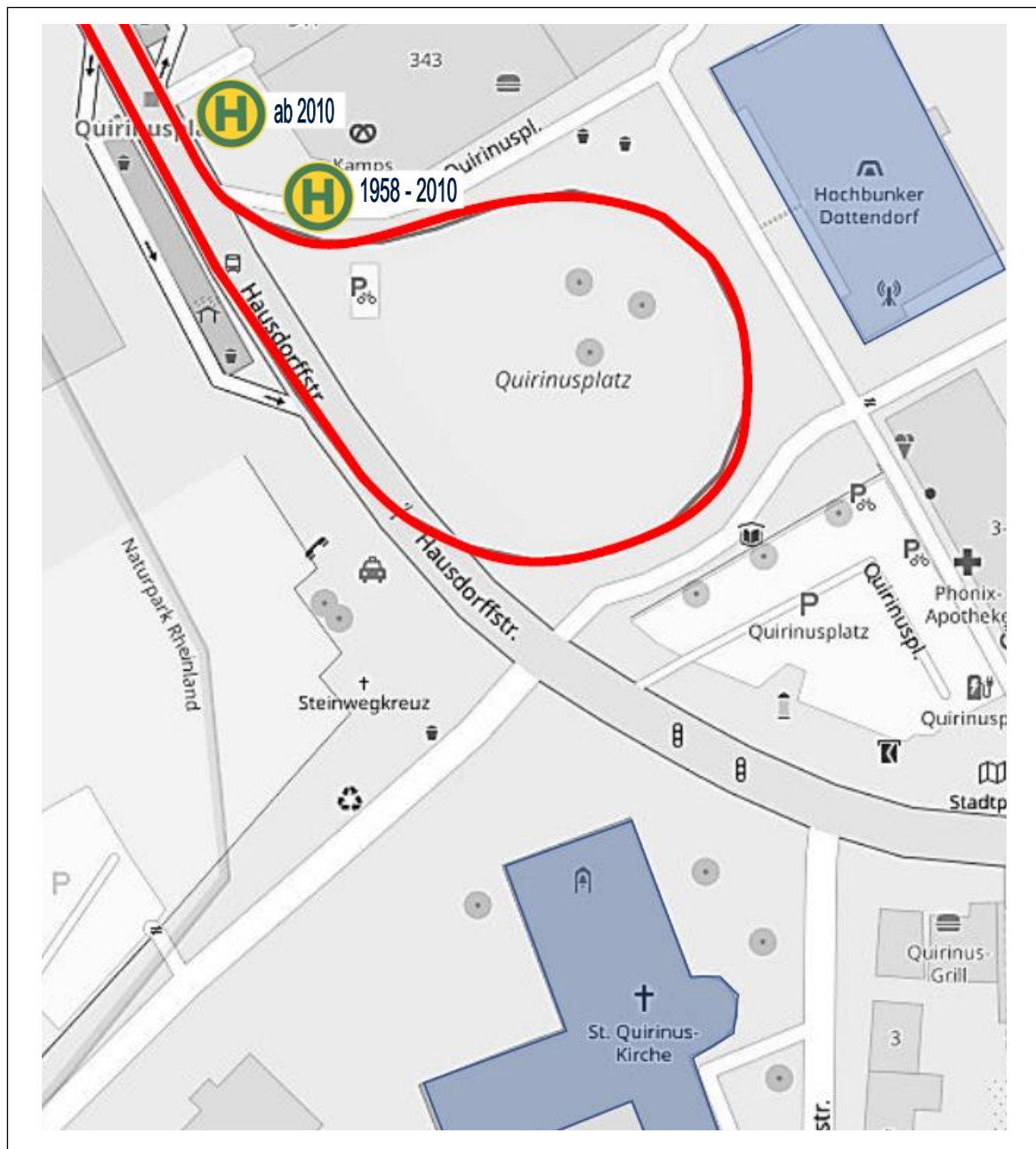


Die neue Wendeschleife am Quirinusplatz war seit einem Jahr in Betrieb, als hier am 24. August 1958 der Wagen 103 abgelichtet wurde.

Er gehörte zur im Juli 1957 gelieferten Serie von vier Duewag-Großraumwagen.

■ Foto: Dieter Waltking, Sammlung Axel Reuther





Ein Zug der Linie 2 mit dem ehemaligen Schmalspur-Triebwagen 4 (Baujahr 1902) wartete am 30. November 1958 in der Schleife auf Fahrgäste.

Der Wagen wurde Anfang der 1950er Jahre modernisiert. Er erhielt einen neuen Führerstand und einen Rollband-Zielanzeiger.

■ Foto: Heinz Meyer, Sammlung Wolfgang Reimann







Am 24. August 1958 konnte der neue vierachsigen Großraumtriebwagen 104 in der Schleife fotografiert werden.

■ Foto:  
Manfred Schoen,  
Sammlung Axel Reuther



Der 1957 gelieferte Großraumwagen 201 wurde auch in seinem letzten Dienstjahr noch im Linienverkehr eingesetzt.

Am Sonntag, 24. Juli 1994, allerdings fuhr er, gekuppelt mit Beiwagen 281 (Baujahr 1960), als zurückhaltend geschmückte Sonderfahrt im Rahmen des von den SWB inszenierten offiziellen Abschieds von der alten Straßenbahn. Er führte aus diesem Anlass die historische Linienkennung „2“ statt der VRS-gerechten „62“.

Dahinter wartete der Gelenkswagen 238.

■ Foto: Volkhard Stern

Seit 1958 wenden hier am Quirinusplatz die Straßenbahnlinien 1 und 2, ab 1987 als VRS-Linien 61 und 62 bezeichnet.

Am 23. Oktober 1986 führten die Züge noch die alten Linienbezeichnungen: In der Schleife warteten Züge der Linie 1 (mit Triebwagen 207, Baujahr 1960, und Beiwagen 287, 1967 beschafft) und der Linie 2 (mit Gelenkswagen 240, Baujahr 1960).

■ Foto: Harald Müller





SWB-Gelenkswagen 240 war im März 1992 am Quirinusplatz angekommen. Hier lag die Ausstiegsstelle.

Links im Bild ist ein sogenanntes „fahrbares Postamt“ zu erkennen, ein Mercedes-Benz O 309.

■ Foto:  
Harald Flux



Dominierendes Bauwerk an der Dotten-dorfer Wendeschleife ist der ungenutzte Hochbunker von 1941/42.

Am Sonntag, 20. April 1986, hielt der Triebwagen 238 an der Ausstiegsstelle. Eingesetzt war der Gelenkswagen auf der Linie 1, sonntags keine Seltenheit.

■ Foto: Harald Müller



Fast dreißig Jahre später waren nur noch Niederflurbahnen auf den Linien 61 und 62 unterwegs.

Als zweiter Wagen hielt am 23. März 2015 der farbenfrohe Niederflurwagen 9452 (Baujahr 1994) als Linie 61 in der Wendeschleife.

■ Foto: Harald Müller



## Nur 1994 möglich: Begegnung von alt und neu



Meisterhaft fotografiert ist diese Szene, die nur 1994 so erlebt werden konnte. Drei Straßenbahnzüge trafen sich in der Dottendorfer Wendeschleife:

Vorne links der Niederflurwagen 9457 als Linie 61, rechts ein Großraumwagen-Zug mit Beiwagen 286 als Linie 62.

Im Hintergrund ist ein weiterer Zug der Linie 62 zu sehen, zu erkennen ist der Beiwagen 281.

■ Foto: Wolfgang Clössner ; Sammlung Volkhard Stern





1994 endete der Einsatz vier- und sechssachsiger Fahrzeuge aus den 1950er/ 1960er Jahren, die Zeit der Niederflurwagen begann.

**oben** Wagen 201 mit Beiwagen 281 (Linie 62) hatte am 24. April 1994 gleich die Dettendorfer Schleife erreicht. Rechts wartete Niederflurbahn 9466 als Linie 61. ■ Foto: Volkhard Stern

**Mitte:** Am 31. August 1994 standen ein Zug der Linie 62 mit Wagen 206 und Beiwagen 286 sowie der niederflurige Wagen 9460 als Linie 61 in der Schleife. ■ Foto: Volkhard Stern

**unten:** Im Juni 1994 begegneten sich Züge der Linie 62 (mit Wagen 201) und der Linie 61 mit Wagen 9455 (Baujahr 1994). ■ Foto: Michael Much







**oben:** Wendeschleife Quirinusplatz am 30. Juni 2017. Links stand der Niederflurwagen 9470 als Linie 61, hinten war eben ein Zug der Linie 62 angekommen.

Die Einstiegsstelle lag inzwischen auf der Hausdorffstraße.

**links:** Am 28. Februar 2009 war die alte Einstiegsstelle noch in Betrieb.

Hier wartete der Niederflurwagen 9465, an diesem Tag auf der Linie 61 eingesetzt.

■ Fotos:  
Harald Müller





**oben:** Die Einstiegshaltestelle am Quirinusplatz verlegte man 2009 um fünfzig Meter in die Hausdorffstraße. Hier wurde ein Bahnsteig angelegt, der ein barrierefreies Einsteigen ermöglicht.

**unten:** SWB-Wagen 9459 passierte eben die neue Haltestellenanlage. Als einziger Niederflurwagen trägt er immer noch die alte weißgrüne/ moosgrüne Farbgebung der Bonner Stadtwerke.

■ Fotos: Ralf Heinzl, 28. Januar 2023



Einen ungewöhnlicher Anblick bot diese Szene vom Freitag, 29. März 1996. Wegen Gleisbauarbeiten war zwischen dem Hauptbahnhof und Dottendorf Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.

Zwei Ersatzbusse der Linie 61 standen in der Schleife: Vorne links wartete der Wagen 8608, hinten rechts war der 8402 eben angekommen - im Bus standen die Fahrgäste zum Ausstieg bereit.

Im Hintergrund die katholische Kirche St. Quirinus.

■ Foto: Wilfried Köhn





## Der 414er

**rechts:** Der grob gereinigte SSB-Wagen 414 am 17. September 2022 im Betriebshof Bonn-Dransdorf.

**unten links:** Während eines Zwischenhalts der Überföhrungs-fahrt wurde die Kuppelung überprüft. U-Bahnhof Bonn am 15. August 2022.

■ Fotos:  
Andreas Engels



Am 3. Juni 2010 berichtete der Bonner General-Anzeiger über den im Stadtbahntunnel abgestellten achtsachsigcn Straßenbahnwagen 414 der Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises GmbH (SSB). Ende September 2022 wurde der Wagen aus dem Tunnel gezogen und im Betriebshof Bonn-Dransdorf abgestellt. Das meldete der Bonner General-Anzeiger am 27. September 2022 und kurz darauf zeigte das WDR-Fernsehen einen Filmbeitrag.

von Andreas Engels

**A**nfang August 2022 fiel die Entscheidung der Stadtwerke Bonn (SWB), den Triebwagen 414 aus dem Tunnel zu bergen. Die Umstellung auf elektronische Stellwerkstechnik erforderte, in allen Gleisen technische Prüfarbeiten vorzunehmen – auch im bisherigen Abstellgleis des Achtsachers.

Die Stadtwerke wollten die Gelegenheit nutzen, den Zustand des Wagens zu prüfen und bei positivem Entscheid Vorschläge über weitere Konservierungsmaßnahmen vorzubereiten.“

Ein Mitarbeiter des Betriebshofs erhielt den Auftrag, die Bergung des Fahrzeugs zu planen und dessen Transportfähigkeit vor Ort festzustellen.

Nach erfolgter fahrtechnischer Sicherheitsüberprüfung wurde der Achtsacher in der Nacht 14./15. August 2022 mit einem Stadtbahnwagen gekuppelt und langsam aus dem Tunnelbereich bis in den Dransdorfer Betriebshof ge-

schleppt. Trotz der langen Abstellzeit stellten sich keine technischen Probleme ein: die Federspeicherbremsen ließ sich problemlos öffnen, die Fahrt verlief störungsfrei ohne die erwarteten Quietschgeräusche.

Am darauffolgenden Tag wurde Wagen 414 bei Tageslicht begutachtet und anschließend mit Hilfe eines Lüfters und einer Druckluft-Lanze vom gröbsten Staub befreit.

In derselben Woche kündigten sich die Geschäftsführer der SWB und der SSB zur Besichtigung des Triebwagens an. Beide waren von Zustand des Fahrzeugs derart begeistert, dass die Möglichkeit angedacht wurde, das Fahrzeug, nach entsprechendem Aufarbeitungskonzept, wieder in Betrieb zu nehmen.

In der Werkstatt waren diverse Prüfarbeiten und Test durchzuführen. Auf der Unterflurdrehbank wurde das Fahrzeug vermessen und der Zustand von Radreifen und Drehgestellen begutachtet. In

den technischen Einbauräumen wurden, abgesehen vom fehlenden Umformer, keine großen Mängel festgestellt.

Ein erstes Aufarbeitungskonzept sieht eine weitgehend ehrenamtliche Beteiligung durch Vereinsmitglieder des HVSWB vor. Technische und optische Reinigungsarbeiten können unter fachlicher Aufsicht durchgeführt werden. So könnten die Kosten geringgehalten werden. Als Nebeneffekt könnten für dieses Projekt interessierte Mitglieder für den HVSWB gewonnen werden.

Ein Ort für mögliche Aufarbeitung steht noch nicht fest. Ich habe dafür das Museum in Thienenbruch vorgeschlagen, hier gäbe es zurzeit noch Platz für solch eine Aufarbeitung. Momentan finden hierzu Gespräche zwischen den Verkehrsunternehmen statt. □





## Die Eintrittskarte als Fahrschein

Theaterbesuch, Konzert, Messe oder Fußballspiel... Es gibt viele Beispiele, bei denen die Eintrittskarte zu einer Messe, kulturellen oder sportlichen Veranstaltung als Fahrschein innerhalb des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) genutzt werden kann.

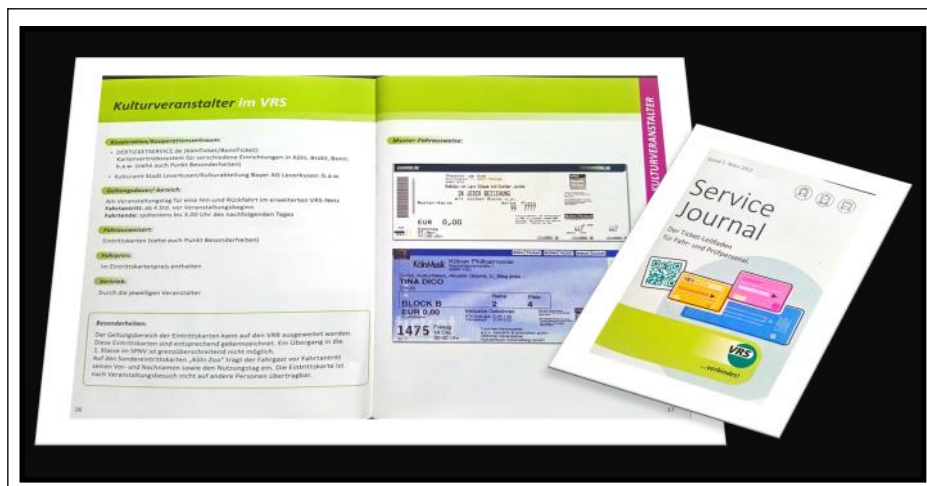
Nach den Bestimmungen des VRS gelten diese „Kombitickets“ in der Regel vier Stunden vor Beginn einer Veranstaltung und nach deren Ende bis 3 Uhr des Folgetages zur An- und Abreise. Diese Vereinbarung gibt es bereits seit über dreißig Jahren.

Durch die vielen Veranstaltungen ergibt sich ein buntes Bild. Um dem Fahr- und Prüfpersonal eine Übersicht der möglichen Veranstaltungen zu ermöglichen, brachte der VRS immer zu Jahresbeginn eine kleine Broschüre heraus, in der die einzelnen Kooperationen mit Musterabbildungen aufgelistet sind. (RH)

oben: Sammlung von Eintrittskarten. -

rechts: Service-Journal für das Fahr- und Prüfpersonal vom 1. März 2022.

■ Sammlung: Ralf Heinkel





## Weihnachtsfeier des HVSWB

Die Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) trafen sich am Samstag, 10. Dezember 2022 zur Weihnachtsfeier im Kantinenraum des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf. Thomas Nehiba, der 1. Vorsitzende, begrüßte die nach und nach eintreffenden Mitglieder und Gäste, letztlich fast fünfzig an der Zahl, und bat zum Buffet.

Zeit für Gespräche, Zeit zum Kennenlernen. Fast schon Tradition war die Tombola, die manch schönes Geschenk bescherte.

Gegen acht Uhr abends lichteteten sich die Reihen, fleißige Hände machten sich ans Aufräumen. Ein besonderer Dank gilt den Helfern, die das Buffet ergänzten und nett arrangierten. (HF)

■ Fotos: Harald Flux





# Niederflurbus 9808

**25** JAHRE  
1998



Der HVS WB-Vereinsbus 9808, hier am 26. März 2022 auf Sonderfahrt in Bad Neuenahr, wurde vor 25 Jahren, 1998, zugelassen. ■ Foto: Volkhard Stern

Der HVS WB-Vereinsbus 9808 gehörte zu einer aus 25 Fahrzeugen bestehenden Beschaffungsserie (9801 bis 9825) vom Typ Mercedes Benz O 405 N2, die bei den Stadtwerken Bonn (SWB) alle am 28. Oktober 1998 — vor 25 Jahren — ihre Erstzulassung erhielten.

Sie ersetzen die Busse vom Typ Mercedes-Benz O 305 des Baujahres 1986 (die SWB musterte sie am 17. Dezember 1998 aus), zu denen auch unser erster Vereinsbus 8603 gehört.

Wagen 9808 erhielt zunächst mit BN-6508 noch ein Behördenkennzeichen, ehe er zwei Jahre später auf BN-SW 4137 umgemeldet wurde.

Nach seiner Ausmusterung bei den SWB Bus und Bahn ging er am 7. November 2018 in den Besitz des HVS WB über. Seitdem trägt er die Zulassung BN-SW 405.

In fünf Jahren wird Wagen 9808 denn Status eines Oldtimers erhalten und ein H-Kennzeichen bekommen.

Die längste Zeit seines Einsatzes trug der Wagen 9808 eine blaue Ganzreklame für den Bonner Sportclub BSC, 2012 erhielt er wieder die Lackierung in Weißgrün/Moosgrün.

Ein gelungene Farbgebung, die rund 45 Jahre lang in Bonn zu sehen war. (RH)



Flyer des HVS WB. ■ Grafik: Harald Flux



Die Vereinsbusse 8603 (links) und 9808 am 17. August 2022 in Birresdorf.

■ Foto: Bernd Sperling



**50**  
JAHRE  
1973



## Klingelnd durch die City

In der Vorweihnachtszeit 1973 wurden Passanten in der Bonner Innenstadt von einem Gefährt überrascht, dass im Auftrag der Stadtwerke Bonn (SWB) vom 22. November bis 22. Dezember 1973 durch die Bonner Fußgängerzone rollte. Es war ein gerade einmal fünf Meter langer, orange lackierter Kleinbus aus Österreich, Typ Steyr SC 6 F 55 Citybus.

Der City-Bus sollte den im September 1973 eröffneten „City-Ring“ für Besucher der Innenstadt attraktiver machen. Der Ring, ein System von Einbahnstraßen rund um die Stadtmitte, war die Vorstufe zum Ausbau der Bonner Fußgängerzone.

Zwanzig Fahrgäste fanden im Kleinbus Platz. Sie mussten allerdings mit Bus und Bahn in die Stadt gekommen sein und einen gültigen Fahrschein vorweisen.

Mit sanftem Klingeln bahnte er sich einen Weg durch die Straßen, ähnlich einer Kleinbahn in früheren Zeiten. Die Route führte vom Friedensplatz über Dreieck, Acherstraße, Remigiusplatz, Marktbrücke und den Markt zum Bischofsplatz, von dort ging es wieder zurück durch die Sternstraße zum Friedensplatz. Am Linienweg gab es mehrere Haltestellen.

Durch seinen Flüssiggas-Antrieb und seine Wendigkeit war das Fahrzeug für den Innenstadt-Einsatz besonders geeignet. Der Bus verkehrte werktäglich von 9 bis 19 Uhr, samstags von 9 bis 15 Uhr.

Der Versuchsbetrieb wurde nach einem Monat, am 22. Dezember 1973, beendet. Pläne für eine Linienführung vom Berthavon-Suttner-Platz zum Bahnhof und vom Landgericht zum Markt blieben in der Schublade. (VS)

Die Bilder zeigen den City-Bus im November 2017 an den Haltestellen vor dem Rathaus (oben) und am Friedensplatz (rechts).

■ Fotos:  
Klaus Doehler,  
Sammlung Wolfgang  
Clössner, Sammlung  
Volkhard Stern



SWB e.V.