

# Bonner Paketbusse



■ Fahrzeuggeschichte:  
Die „Badewann(en)“  
Seite 6



■ Geschichte:  
50 Jahre Stadtbahn in Bonn  
Seite 12



■ Fahrzeuggeschichte  
Die „Bertha-Bahn“  
Seite 25



## 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



Noch kein halbes Jahr zugelassen war der SWB-Bus 7502, ein MAN SL 200, als er am 13. Dezember 1975 als Paketbus auf dem Bad Godesberger Theaterplatz eingesetzt wurde.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung-Volkhard Stern



Das Service-Angebot eines Paketbusses konnte auf dem Bonner Münsterplatz am 21. Dezember 1974 abends bis 18 Uhr genutzt werden. Eingesetzt wurde an diesem Tag der SWB-Linienbus 7012.

Links im Hintergrund ist das Ende der 1960er Jahre in der Poststraße eröffnete HERTIE-Warenhaus (später KARSTADT) zu sehen. Rechts hinter dem Bus steht das ehemalige Hauptpostamt, das 2008 diesen Status verlor. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

### Stichwort

Seit den 1970er Jahren stellten einige städtische Verkehrsunternehmen in der Adventszeit, teilweise auch zu Ostern, an zentralen Plätzen sogenannte Paketbusse bereit.

In den Bussen konnte man unentgeltlich schwere oder sperrige Einkäufe deponieren. Das Angebot sollte das Einkufen an diesen Tagen erleichtern, manche warben mit dem Slogan des „unbeschwertem Einkaufens“. Diese Aktionen förderten sicher die Umsätze der dort ansässigen Geschäfte und Warenhäuser. (HF)

# Bonner Paketbusse



In Bonn und Bad Godesberg war es über geraume Zeit gute Übung und ein besonderer Service der SWB, an den verkaufsoffenen Wochenenden vor Weihnachten, zeitweise auch zu Ostern, Paketbusse bereitzustellen.



Bei dem hier gezeigten Standardbus vom Typ MAN SL 200 handelte es sich um einen Leihwagen, der 1975 und 1976 von den SWB im Stadtverkehr eingesetzt wurde. Er erhielt das Behördenkennzeichen BN-6195 und die interne Wagennummer 7533, die allerdings nicht am Bus angebracht wurde.

Am 28. November 1975 stand er als Paketbus auf dem Theaterplatz in Bad Godesberg.

■ Foto:  
Karl-Heinz Wipperfürth,  
Sammlung Volkhard Stern

Rund 30 Jahre lang, von Mitte der siebziger Jahre bis Mitte der 2000er Jahre, konnten Fahrgäste mit Fahrschein ihre Weihnachtseinkäufe deponieren und später nach Fortsetzung des Einkaufsbummels wieder abholen.

Für SWB-Kunden war dieses freundliche Angebot kostenlos, und für die Stadtwerke eine imagefördernde Aktion an den „Großkampftagen“ vor Weihnachten. Standorte der Paketbusse waren in Bonn der Münsterplatz und Friedensplatz sowie in Bad Godesberg anfangs der Theaterplatz und später die Haltestelle Koblenzer Straße. Bereitgestellt wurde jeweils ein Solo-Standardbus mit uniformiertem Personal.

1998 warben SWB/SSB mit einem

Flyer „Weihnachtseinkauf ohne Stress mit Bus und Bahn ohne Parkplatzsuche“ für die Fahrt zu den Weihnachtsmärkten mit dem ÖPNV und wiesen auf ihre Gepäckbusse hin.

Im Jahr 2000 wurde das Angebot modifiziert, es gab jetzt im November/Dezember die sogenannten BringService-Stationen in Bonn (Münster- und Friedensplatz) sowie in Bad Godesberg (Koblenzer Straße), an denen mit Fahrschein nicht nur kostenlos Gepäck aufbewahrt wurde, sondern zusätzlich ein Zustellservice offeriert wurde. Dieser kostete innerhalb des Bonner Stadtgebiets für VRS-Kunden 3 DM, im gesamten VRS-Gebiet plus Kreis Ahrweiler 5 DM pro Gepäckstück (für Nicht-VRS-Kunden 6 bzw.

9,50 DM). Der „Bringer“ war damals unser heutiger zweiter HVSWB-Vorsitzender Siegfried Neumann. Der BringService wurde später auch außerhalb der Weihnachtszeit angeboten.

Zumindest im Jahr 2001 gab es den Paketbus samt BringService zusätzlich im April zu den Ostereinkäufen, der Infobus 8617 war zu diesem Zweck am Friedensplatz aufgestellt.

Zu Weihnachten 2006 ist letztmals der Einsatz eines SWB-Gepäckbusses belegt, dieser war nun in der Poststraße aufgestellt.

Leider fielen Gepäckbusse und BringService den allgemeinen Einsparmaßnahmen zum Opfer. (VS)

Erstmals 1999 wurde das Bonner Gepäckbus-Angebot um den sogenannten „BringService“ ergänzt.

Am 19. Dezember 1999 wurde hierfür der Wagen 9504 auf dem Bonner Münsterplatz beschildert.

Dieses Fahrzeug, ein Dieselbus vom Typ MAN NL 202, erwarben die SWB (gemeinsam mit Wagen 9503) im selben Jahr von der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) im Tausch gegen zwei Erdgasbusse.

Die beiden MAN waren die ersten Bonner Busse in silberner und roter Lackierung.

■ Foto: Volkhard Stern



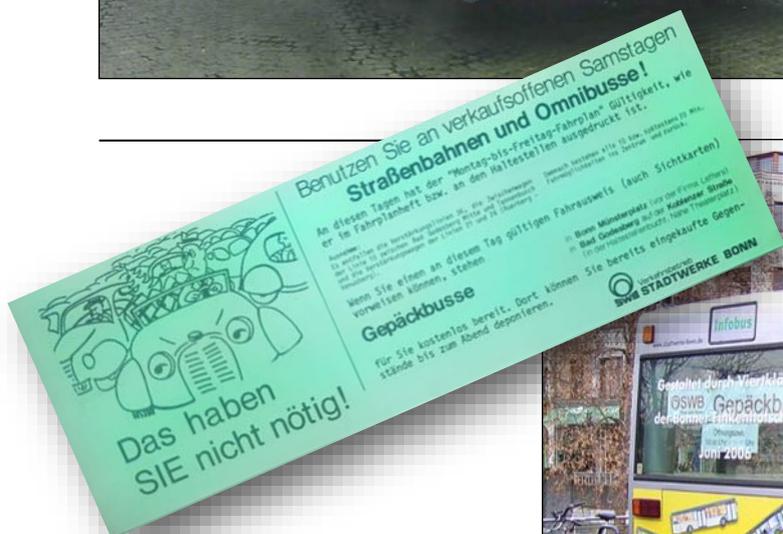


Anfang 1987 fuhren die ersten vier Standardbusse der zweiten Generation im Bonner Liniendienst. Die beiden Wagen des Typs Mercedes Benz O 405 erhielten die Nummern 8617 und 8618 und wurden bis Anfang 1999 eingesetzt.

Wagen 8617 wurde dann sogenannter „Infobus“ der Stadtwerke Bonn. Dazu erhielt er die damals aktuellen Farben Silber und Rot. Sein Einsatz endete im März 2014.

Das Foto zeigt ihn am 10. April 2001 auf dem Bonner Friedensplatz. Ein Plakat weist ihn als „Easy Shop“ aus, der „BringService“ brauchte wohl einen zeitgemäßen Namen.

■ Foto: Harald Müller



**eingeklinkt:**  
Gepäckbus-Information der Bonner Stadtwerke.

■ Foto: Sammlung Ralf Heinzl



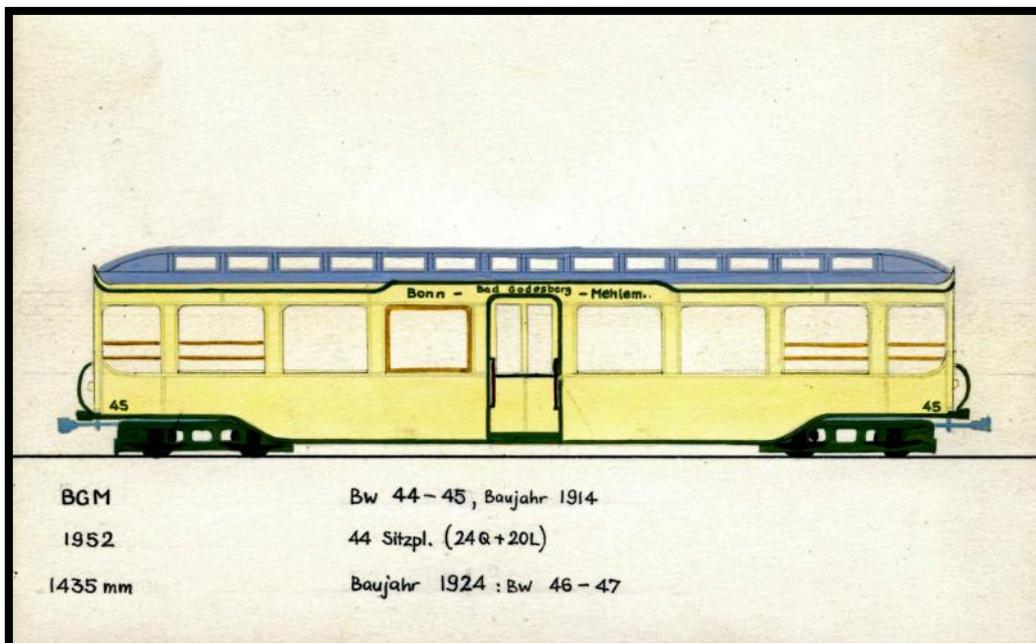
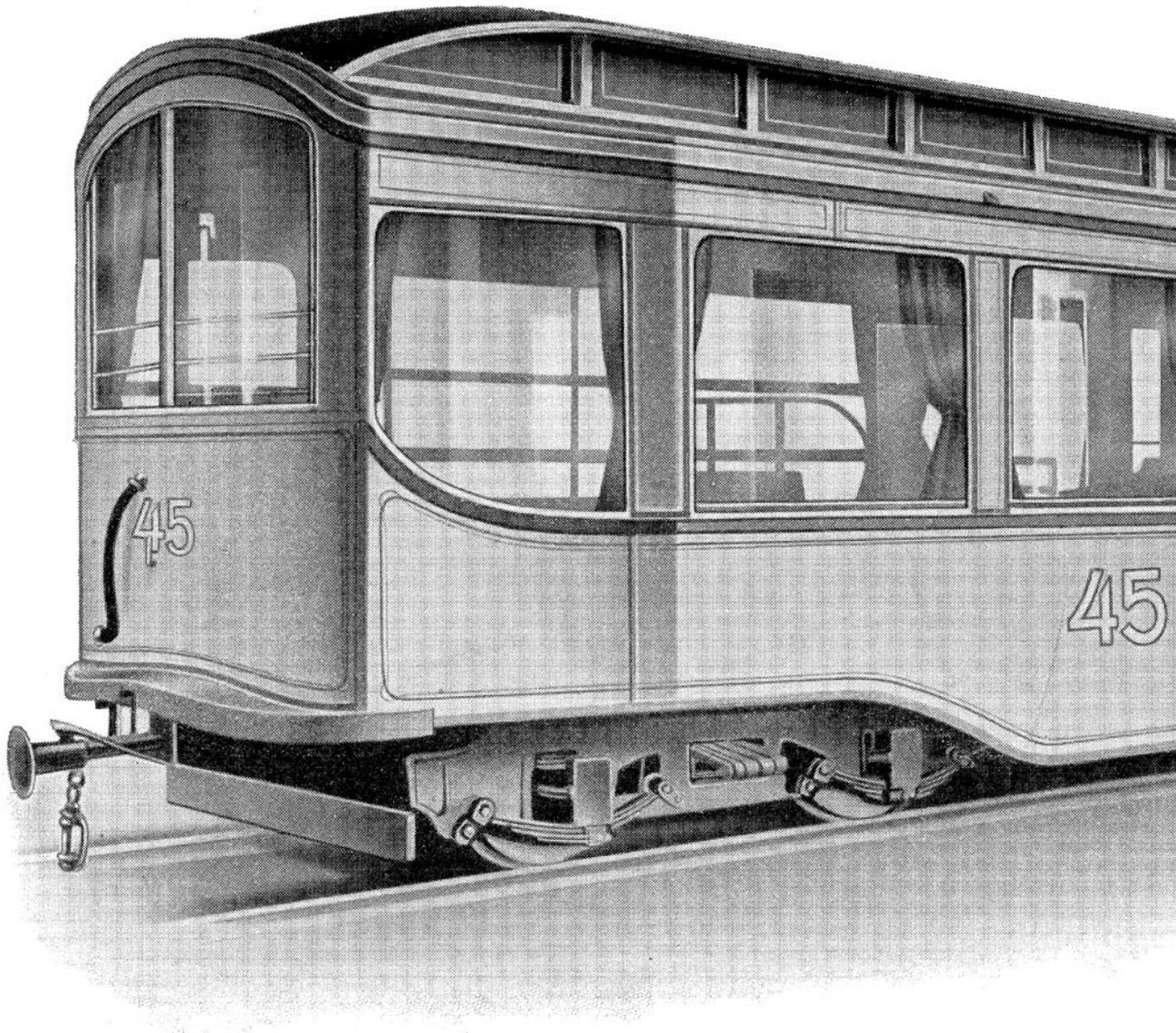
**rechts Mitte und unten:** Fünf Jahre später, am 16. Dezember 2006, zeigte sich der Infobus 8617 als Gepäckbus am Beginn der Poststraße.

Der Standplatz lag zwischen dem damaligen Bonner Loch (oberes Foto, links) und der alten, 2017 abgerissenen, Südüberbauung (unteres Foto, links) - hier gab es bis 2007 noch das SWB ServiceCenter.

Hinter dem Bus ist das Empfangsgebäude des Bonner Hauptbahnhofs zu sehen.

■ Foto: Harald Müller

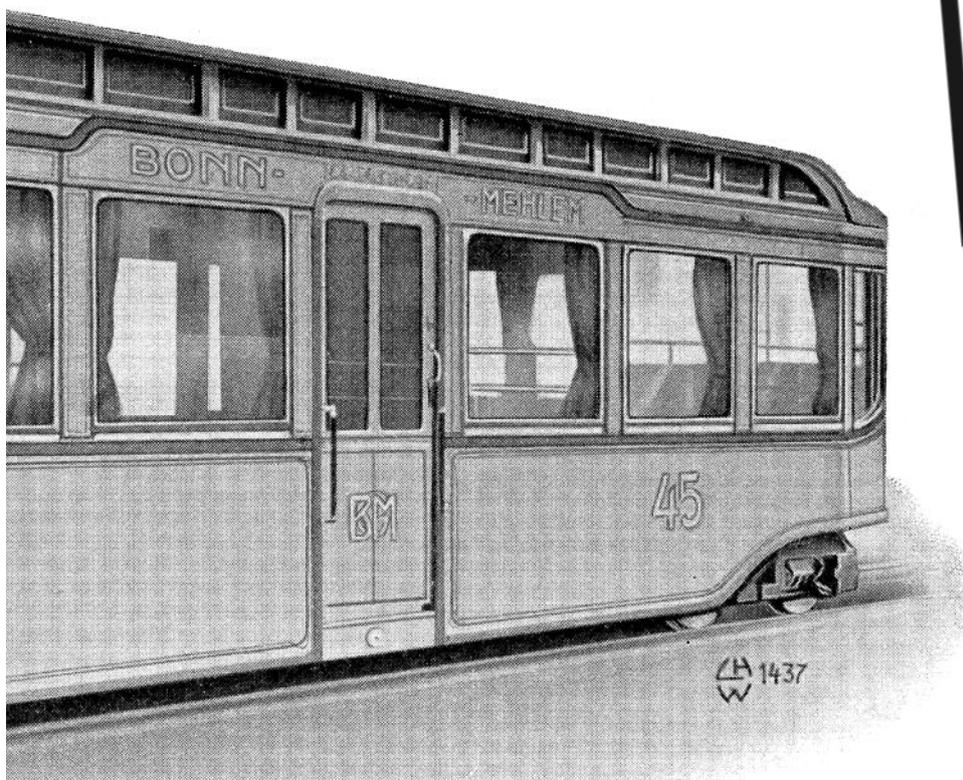




Zeichnung BGM-Beiwagen 45 im Zustand der frühen 1950er Jahre.

Die Wagennummer war nun an den Kopfenden der Fahrzeuge angebracht.

■ Zeichnung:  
Ernst Jonas,  
Sammlung  
Volkhard Stern



oben: Grafik: Harald Flux

links: Diese Zeichnung zeigt den BGM-Wagen 45 im Ablieferungszustand von 1914.

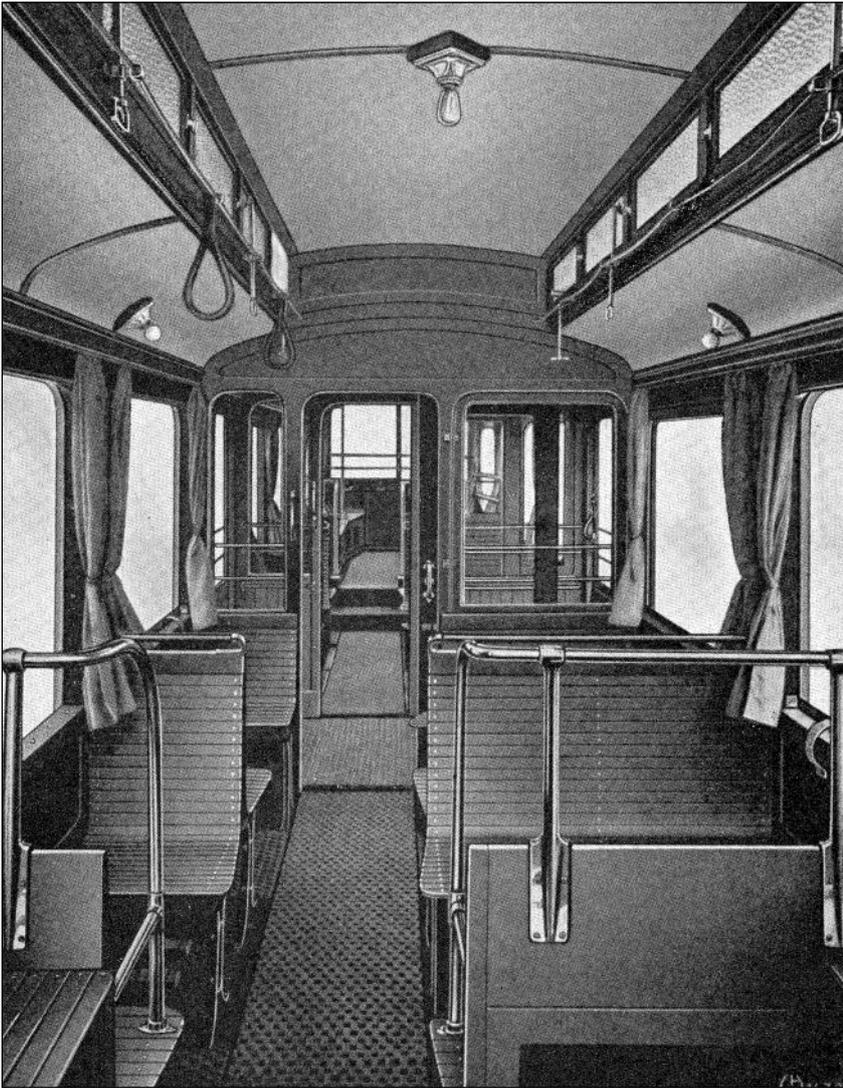
Die Wagennummern waren in großen Ziffern aufgemalt, der Name der Bahngesellschaft „Bonn-Godesberg-Mehlem“ stand über der Tür, die Abkürzung „BGM“ auf der Tür.

■ Zeichnung: Katalog der Firma Linke-Hofmann-Lauchhammer (um 1920), Sammlung Axel Reuther

# Die "Badewann(en)"

## Die ersten Niederflurfahrzeuge in Bonn

Im Jahre 1914 beschaffte die Straßenbahn Bonn-Godesberg-Mehlem drei Niederflur-Beiwagen, denen zehn Jahre später zwei weitere Fahrzeuge folgten. Bis auf den Verlust eines Wagens durch Kriegseinwirkung wurden die ungewöhnlichen Beiwagen erst nach Eintreffen aller Neufahrzeuge 1960 verschrottet.



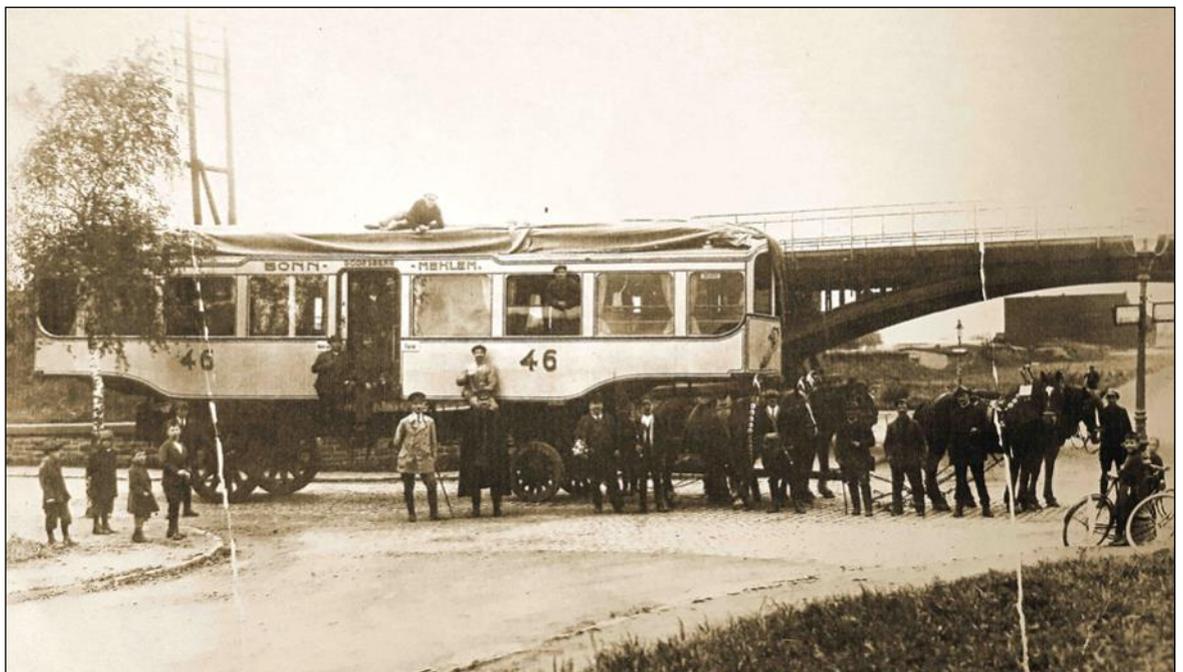
Als die Straßenbahn Bonn-Godesberg-Mehlem am 14. Oktober 1911 auf elektrischen Betrieb und Normalspur umgestellt hatte, ahnte man schon, dass damit ein Aufschwung verbunden sein würde. Es war deshalb nicht erstaunlich, dass wegen des erhöhten Fahrgastaufkommens der Bestand von je 12 Trieb- und Beiwagen erweitert werden musste. Um die Beförderungskapazität der eingesetzten Dreiwagenzüge zu steigern, bot sich an, neue Beiwagen mehr Fahrgäste aufnehmen zu lassen. Angeschafft wurden schließlich im Jahre 1914 drei niederflurige vierachsige Beiwagen, die die Nummern 43 bis 45 erhielten. Entwickelt waren sie von der Straßenbahnfabrik van der Zypen & Charlier. Zu dieser Zeit gab es noch keine vierachsigen Niederflurfahrzeuge im Betriebsdienst. Erst in den 1920er Jahren tauchte ein ähnlicher Wagen in Frankfurt am Main und zehn baugleiche Fahrzeuge in Dortmund auf.

Die 14 Meter langen Wagen waren Holzaufbauten auf jeweils zwei endseitigen zweiachsigen Drehgestellen, deren Räder einen geringeren Raddurchmesser als üblich aufwiesen. Bemerkenswert waren die bogenartig geschwungenen seitlichen Fensterunterkanten an den Wagenenden. Ebenfalls gerundet waren die bis an das Later-

oben: Innenansicht des Niederflurwagens 45.

■ Zeichnung: Katalog der Firma Linke-Hofmann-Lauchhammer (um 1920), Sammlung Axel Reuther

unten: Der 1924 vom Kölner Werk Linke-Hofmann-Lauchhammer gelieferte Wagenkasten des Beiwagens 46 wurde am Godesberger Güterbahnhof auf ein Pferdefuhrwerk verladen und zum Betriebshof Friesdorf gefahren. Die Aufnahme entstand an der Eisenbahnüberführung Elsässer Straße / Wurzerstraße. ■ Foto: Sammlung Volkhart Stern



Ein Zug der BGM mit Niederflur-Beiwagen 47 hatte 1937 die Endhaltestelle am KBE-Rheinuferbahnhof mit Ziel Mehlem-Ort verlassen.

An diesem Tag war die „Badewanne“ am Schluss eingereicht, normalerweise wäre die Position in der Zugmitte gewesen.

In der Bonner Bahnhofstraße passierte er die Gebäude des alten Hansa-Ecks (links), die in den 1960er Jahren für den geplanten U-Bahn-Bau abgerissen wurden.

■ Foto: Friedrich Grünwald, Sammlung VDVA



nendach hochgezogenen Doppelfenster an Front und Heck.

Der Zugang in das Wageninnere erfolgte an beiden Längsseiten jeweils durch eine Schiebetür in der tief liegenden Wagenmitte. Über den Türen war der Schriftzug „Bonn Godesberg Mehlem“, später „Bonn Bad Godesberg Mehlem“ angebracht. Die ungewöhnliche Gestaltung des Äußeren klang an die Formensprache eines damals herrschenden Kunst- und Architekturstils an. Wegen ihrer Ähnlichkeit mit einer

Badewanne setzte sich bald die Bezeichnung „Badewanne“ oder in Bonner Mundart „Badewann“ durch.

Im Inneren waren die über den Drehgestellten liegenden Wagenenden durch zwei Stufen erreichbar. Dort befanden sich alle Längssitze von den insgesamt 44 Sitzplätzen – 20 mehr als in den bisher verwendeten zweiachsigen Beiwagen. Schiebetüren trennten die Sitzbereiche vom Eingangsflur ab.

Ein Sitzbereich war für Raucher, der andere für Nichtraucher vorgesehen,

worauf Schilder an der Eingangstür hinwiesen. Als Bodenbelag dienten Gummimatten. Licht kam aus Glühlampen in damals üblichen Porzellanfassungen an Decke und Voute. Als Sonnenschutz dienten an den großen Fenstern Vorhänge.

Im Jahr 1924 lieferte Linke-Hofmann-Lauchhammer, Werk Köln, zwei weitere bauidentische Wagen mit den Nummern 46 und 47. Sie wurden als Wagenkästen ohne Untergestell auf Pferdefuhrwerken vom Güterbahnhof

Der Beiwagen 43 war, wie in Fahrtrichtung Rheinuferbahnhof üblich, am Schluss des BGM-Zuges angehängt.

Zwei Werbetafeln waren anstelle der „Raucher“- / „Nichtraucher“-Schilder neben der Einstiegstür angebracht.

■ Foto: Sammlung Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern





**oben:** Ein Straßenbahnzug der BGM mit dem Niederflurwagen 45 hatte im Dezember 1953 den Bonner-Rheinuferbahnhof erreicht. Im Hintergrund rechts das in den 1960ern abgerissene Restaurant Hansa-Eck, im hohen Gebäude links befand sich bis vor dem Zweiten Weltkrieg der Firmensitz der Firma KERAMAG.

■ Foto: Karl Wyrsh, Sammlung D. Ammann, Sammlung Eisenbahnstiftung

**unten:** Der BGM-Zug mit den Beiwagen 31 und 45 hatte am 1. Mai 1953 die Haltestelle am Bonner Bahnhof erreicht. ■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Godesberg in die Wagenhalle Friesdorf transportiert.

Die jetzt fünf Niederflur-Beiwagen waren von den Fahr­gästen wegen des Niederflur-Komforts ebenso geschätzt wie wegen ihrer gegenüber den Zweiachsern größeren Laufruhe. Sie liefen in Dreiwagenzügen Richtung Mehlem gewöhnlich zwischen Trieb- und zweiachsigen Beiwagen, auf der Rückfahrt am Ende des Zuges.

Nach dem Krieg, in dem Wagen 43 zerstört wurde, gab es geringfügige Änderungen. Wagen 46 erhielt an den Türen eine durchgehende Glasscheibe. Allen vorhandenen Wagen wurden Kompaktkupplungen statt der vorhandenen Trompetenkupplungen eingebaut. An Wagen 44 wurde mit Umbauversuchen zugunsten einer Verbreiterung experimentiert, die aber letztlich erfolglos abgebrochen wurden. Die Aufschrift über den Eingangstüren war im Laufe der Zeit der Betriebsbezeichnung und der Wagennummer gewichen. Auch die Raucher/Nichtraucher-Schilder verschwanden sukzessive und wurden durch Werbeschilder an derselben Stelle ersetzt.

Sämtliche Niederflur-Beiwagen wurden 1960 verschrottet, als die Lieferung aller Neuwagen abgeschlossen war. (FM)

Der Triebwagen 12 (Baujahr 1911) der Straßenbahn BGM war am 9. Juli 1958 mit dem Niederflur-Beiwagen 46 (Baujahr 1924) und Beiwagen 40 (Baujahr 1911) in der Reuterstraße nach Mehlem-Ort unterwegs.

■ Foto: Aad van Ooy, Sammlung Eisenbahnstiftung



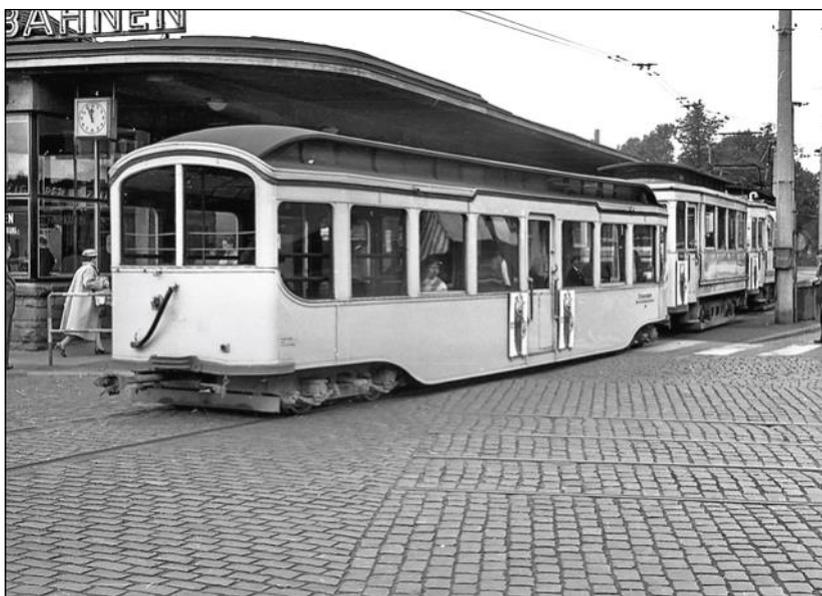
**rechts:** Der 1924 gelieferte Niederflur-Beiwagen 46 erhielt um 1955 eine neue Mitteltür mit einer einteiligen Scheibe.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

**Mitte:** Der BGM-Zug mit Beiwagen 46 hatte am 5. August 1955 die Endhaltestelle Rheinuferbahnhof erreicht.

Im Vordergrund rechts sind die hier endenden Gleise der Siebengebirgsbahn, der Linie H, zu erkennen.

■ Foto: Gerd Leimbach, Bildsammlung VDVA



**Quellen:**

Karl-Heinz Nauroth,  
Straßenbahnen in Bonn,  
Verlag Kenning, Nordhorn 1989

Axel Reuther,  
100 Jahre Straßenbahn Bonn -  
Godesberg - Mehlem,  
Straßenbahn-Magazin, 5/2011

Axel Reuther,  
125 Jahre Straßenbahn in Bonn,  
Straßenbahn-Magazin, 4/2016

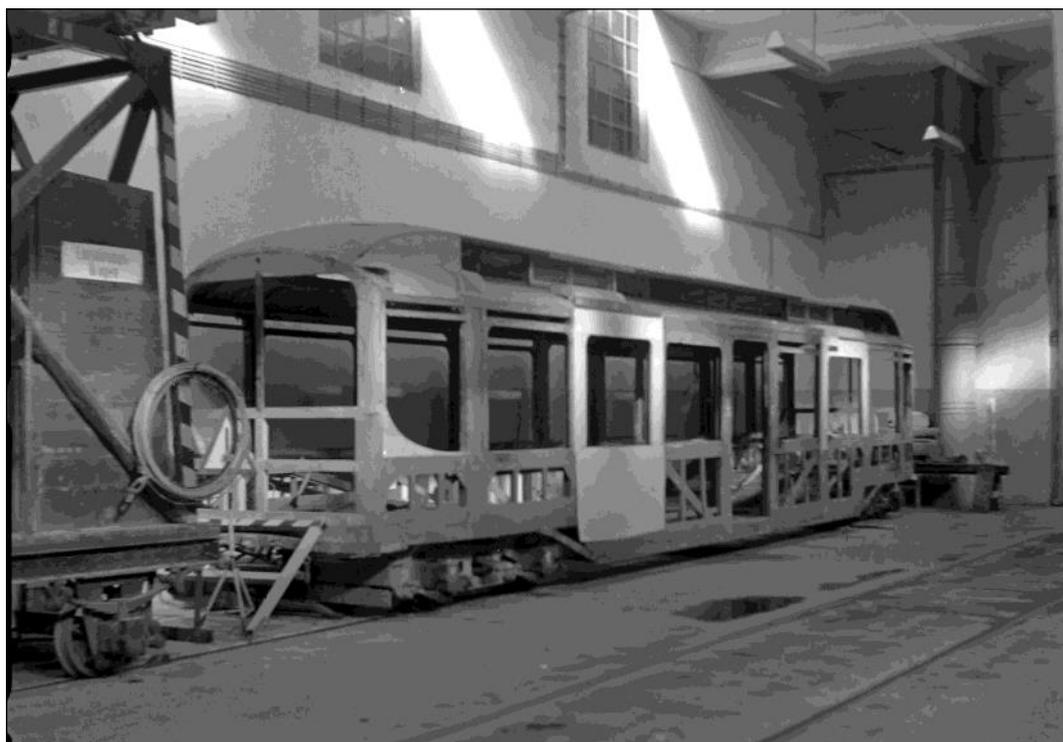
Axel Reuther,  
Die Straßenbahn Bonn - Godesberg  
- Mehlem,  
Köln-Bonner Verkehrsmagazin  
1/2013, 2/2013

BGM-Beiwagen 44 befand sich am 17. Februar 1957 im Betriebshof Friesdorf.

Hier sollte der Versuch unternommen werden, die Türen in der Mitte des Wagens zu verbreitern, um Kinderwagen leichter einladen zu können.

Der Versuch wurde erfolglos beendet.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther





# 50 Jahre Stadtbahn in Bonn

Am 23. März 1975 wurde die erste Stadtbahnstrecke in Bonn eingeweiht. Die Strecke vom Hauptbahnhof zum Bahnhof Bad Godesberg war 7,5 km lang, davon 3,2 km unterirdisch mit sechs Stationen.

Am südlichen Endpunkt der neuen Linie U3, an der Haltestelle Bad Godesberg Rheinallee (heute Bad Godesberg Bahnhof) bestand die Umsteigemöglichkeit nach Mehlem, Endhaltestelle der ursprünglichen Linie 3, die bislang die gesamte Strecke befahren hatte.

**links:** Am 22. März 1975, dem Tag der Eröffnung der Stadtbahnstrecke nach Bad Godesberg, trugen alle Sonderzüge die Beschilderung als „U3 Sonderwagen“.

Der geschmückte Doppelzug mit Wagen 7453 hatte eben die Haltestelle Ollenhauerstraße verlassen und fuhr entlang der Friedrich-Ebert-Allee in Richtung Hauptbahnhof auf die Rampe zum Stadtbahntunnel zu.

Im Hintergrund das 18-geschossige Bürohochhaus im Tulpenfeld, heute Sitz der Bundesnetzagentur.

■ Foto: Manfred Ritschel, Bildsammlung VDVA

**Quellen:**

Karl-Heinz Nauroth, Straßenbahnen in Bonn, Verlag Kenning, Nordhorn 1989

General-Anzeiger Bonn, Morgen rollt die U-Bahn, 22./23. März 1975

Axel Reuther, 100 Jahre Straßenbahn Bonn - Godesberg - Mehlem, Straßenbahn-Magazin, 7/2011

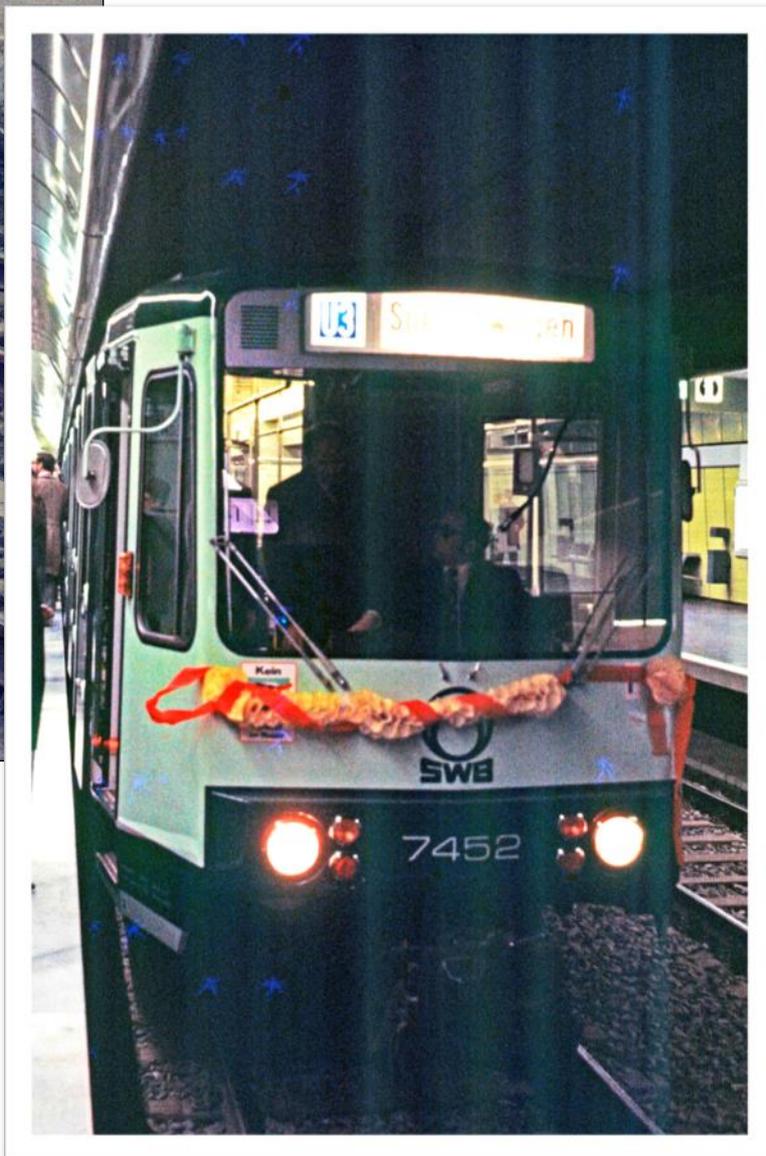
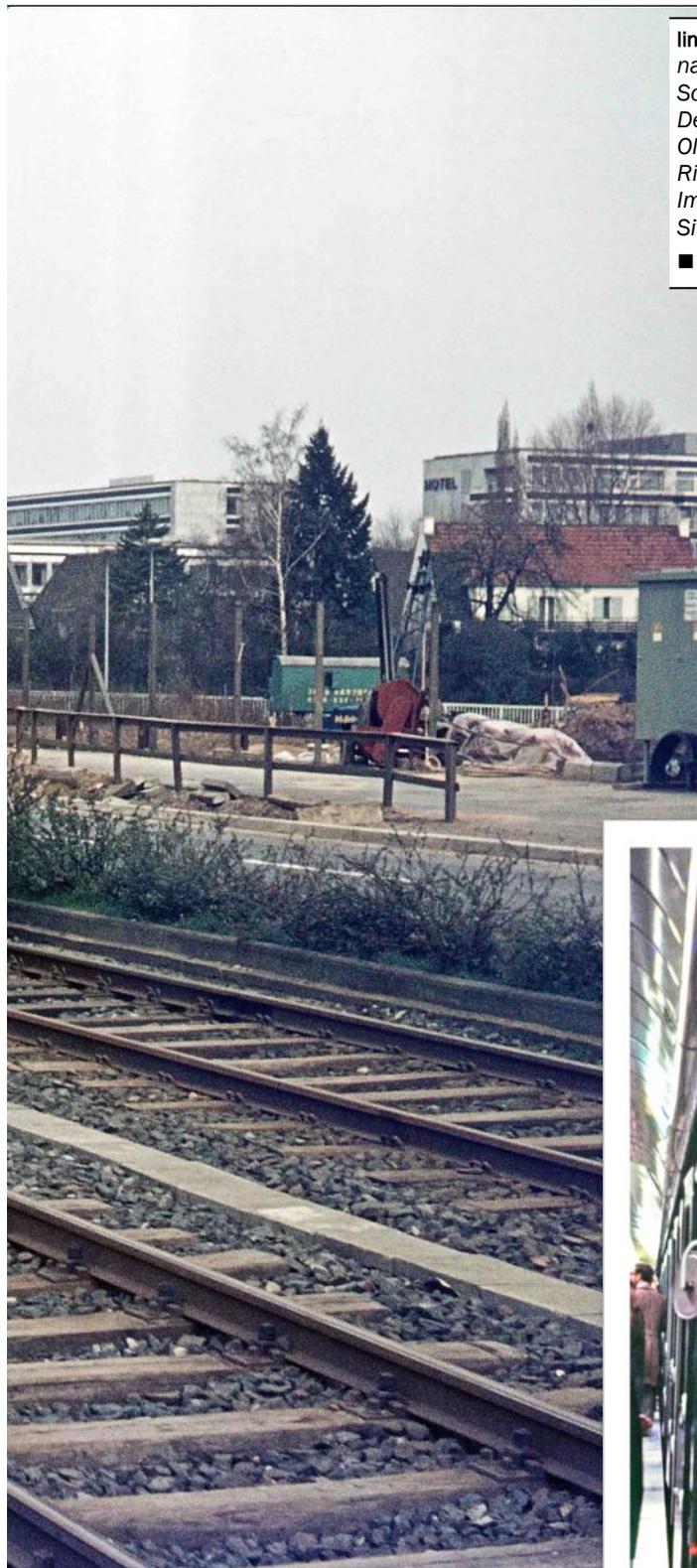
Axel Reuther, 125 Jahre Straßenbahn in Bonn, Straßenbahn-Magazin, 5/2016

Axel Reuther, Die Straßenbahn Bonn - Godesberg - Mehlem, Köln-Bonner Verkehrsmagazin 2/2013, 3/2013

Schmitt, Hans, Erste Betriebsstufe der Stadtbahn in Bonn, in Der Stadtverkehr 11/12-1974, S.402 ff., Verlag Werner Stock in Bielefeld

Stadtbahn Rhein-Sieg in Bonn eröffnet, in Der Stadtverkehr 3/1975, S.97, Verlag Werner Stock in Bielefeld

Der neue Stadtbahnbetrieb in Bonn, in Der Stadtverkehr 4/1975, S. 133 ff, Verlag Werner Stock in Bielefeld



**rechts:** Der Sonderzug mit Wagen 7452 am Eröffnungstag der Stadtbahn im U-Bahnhof Heussallee, 22. März 1975.

■ Foto: Manfred Ritschel, Bildsammlung VDVA



Zwanzig für den Tunnelbetrieb ausgebildete Fahrer stellten sich am 21. März 1975, dem Tag vor der Eröffnung der Stadtbahn, auf dem Bahnsteig der unterirdischen Haltestelle „Am Hauptbahnhof“ zu einem Erinnerungsfoto zusammen.

■ Foto: Sammlung Josef Frembgen, Sammlung Harald Flux



Nach siebeneinhalb Jahren hatten die Beschwerden des Stadtbahnbaus für die Bonner ein Ende. Die offene Bauweise hatte am Hauptbahnhof und im Hofgarten riesige Baugruben verursacht und in der Adenauerallee teils 10 Promille steile Rampen für den Straßenverkehr notwendig gemacht.

Am 22. März 1975 wurde offiziell die erste Betriebsstufe der Stadtbahn von der Haltestelle „Am Hauptbahnhof“ bis „Bad Godesberg Rheinallee“ als Linie U3 eröffnet.

Die Streckenlänge betrug insgesamt 7,5 km, davon 3,2 km im Tunnel und 4,3 km oberirdisch – bis auf 300 Meter auf besonderem Bahnkörper. Sechs Haltestellen liegen im Tunnel, sieben auf dem oberirdischen Streckenteil. Die Haltestellen waren durchschnittlich 625 m voneinander entfernt.

Der nördliche Endpunkt „Am Hauptbahnhof“ war noch nicht der heutige Nahverkehrsbahnhof, weil sich dieser noch im Rohbauzustand befand. Deshalb hatte man südlich ein eingleisiges Streckenstück mit einem 60 m langen Bahnsteig als

vorläufige Endstelle eingerichtet, von der aus ein Fahrtrichtungswechsel ohne Umsetzvorgang möglich war.

Die sechs U-Bahnhöfe sind in unterschiedlichen Farben gehalten: „Am Hauptbahnhof“ in rot, „Universität/Markt“ in apfelgrün, „Juridicum“ in dunkelblau, „Auswärtiges Amt (heute Bundesrechnungshof/Auswärtiges Amt)“ in gelb-orange, „Museum Koenig“ in schokoladenbraun und „Heussallee“, (heute Heussallee/Museumsmeile) in zitronengelb.

Ein Doppelzug der Linie U3 mit SWB-Triebwagen 7458 stand im März 1975 abfahrtsbereit in der provisorischen unterirdischen Endhaltestelle „Am Hauptbahnhof“.

■ Foto: Reinhard Schulz, Sammlung Axel Reuther





Auf der Fahrt zum Hauptbahnhof hält ein Doppelzug der „U3“ an der Haltestelle Heussallee, 5. November 1975.

■ Foto: Frits van der Gragt, Sammlung VDVA

Am Eröffnungstag der Stadtbahnstrecke befuhr ein Sonderzug mit Wagen 7451 die Tunnelrampe in Richtung Hauptbahnhof, 22. März 1975.

■ Foto: Manfred Ritschel, Sammlung VDVA



Alle Haltestellen – auch die oberirdischen – erhielten Fahrscheinautomaten vom Hersteller Klüsserath. An den Zugängen zu den unterirdischen Stationen waren Entwerfer angebracht, weil man ursprünglich Betreten und Nutzung des Bahnsteigs nur Fahrgästen mit gültigem Fahrausweis ermöglichen wollte. Einige Zeit später hielt man daran nicht mehr fest und entfernte die Geräte.

Südlich der U-Bahn-Station „Heussallee“ fuhr die Stadtbahn über eine provisorische Rampe oberirdisch weiter. Dadurch hielt man sich die Möglichkeit offen, die unterirdische Strecke zu verlängern und die Abstellanlage an der Haltestelle „Heussallee“ darin zu integrieren.

Die Bahnsteige der oberirdischen Stationen waren in Hochbahnsteige umgebaut worden. Während des Umbaus waren für die Straßenbahnwagen der Linie 3 provisorische Haltestellen eingerichtet worden. Eine Besonderheit war die Haltestelle „Plittersdorfer Straße“, die im eingleisigen Streckenabschnitt liegend einen Seitenbahnsteig für beide Fahrtrichtungen erhielt.

Anfangs regelte ein Streckenposten die Einfahrt in den eingleisigen Bereich zur Endhaltestelle „Bad Godesberg Rheinallee“, wo Fahrgäste vom parallel liegenden niedrigeren Bahnsteig aus mit der Straßenbahnlinie 3 in Richtung Mehlem fahren konnten. Diese Möglichkeit bestand bis zum 22. Dezember 1976.

Für die erste Betriebsstufe war der Betrieb mit 18 Stadtbahnwagen vom Typ B (Betriebsnummern 7351, 7451-7467) vorgesehen. Weil es damals keinen Fahrscheinverkauf mehr in den Fahrzeugen gab, hatten alle Wagen jeweils sechs ELGEB-Entwerfer.

Die 1972 neu erbaute Umleitungsstrecke von der Ollenhauerstraße über Baunscheidtstraße und Straßburger Weg durch die Kaiserstraße zum Hauptbahnhof blieb zunächst als Verbindung zum Bonner Straßenbahnnetz bestehen. Sie sollte für Überführungsfahrten von Fahrzeugen zur Verfügung stehen. (FM)

Ein Doppelzug mit den SWB-Wagen 7757 und 7465 als Linie 16 hatte am 10. Oktober 1978 die Haltestelle „Ollenhauerstraße“ in Richtung Bad Godesberg verlassen.

Im Hintergrund links ist das Hochhaus am Tulpenfeld zu erkennen. Zwischen den versetzten Bahnsteigen befand sich eine Weichenverbindung.

Links ist noch das Gelände der Firma VW Fleischhauer zu erkennen. Heute stehen hier moderne Bürogebäude.

■ Foto: Joachim Eckhardt



Ein Doppelzug der Linie U3 mit Wagen 7454 passierte am 27. Mai 1975 den Bereich der Haltestelle „Ollenhauerstraße“.

In Fahrtrichtung Bad Godesberg unterwegs hat er eben die Kreuzung mit der Ollenhauerstraße überquert.

Links im Hintergrund ist das Konrad-Adenauer-Haus zu sehen, von 1971 bis 2000 CDU-Parteizentrale.

Das Gebäude wurde 2003 abgerissen. Heute stehen hier Gebäude des „Office Port Bonn“, in denen ein Teil der Zentrale der Deutschen Telekom AG untergebracht ist.

■ Foto: Dieter Höltge, Sammlung Stefan Höltge



Der SWB-Wagen 7462 erreichte am 22. März 1975 als „U3 Dienstfahrt“ die Haltestelle „Landesbehördenhaus“.

Das Gebäude selbst ist nicht abgebildet, wohl aber die Baracken der Baustelle (links).

Bezogen wurde der Bau am 3. März 1975.

■ Foto: Frits van der Gragt, Sammlung VDVA



Haltestelle Landesbehördenhaus.

Der SWB-Dreiwagenzug der Linie 3 mit Triebwagen 330 passierte Anfang März 1975 die künftige Stadtbahnhaltestelle auf der Fahrt zum Hauptbahnhof.

Im Hintergrund das Konrad-Adenauer-Haus.

■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther



Haltestelle Max-Löbner-Straße.

**Mitte** Ein Dreiwagenzug mit Triebwagen 316 in Fahrtrichtung Hauptbahnhof hielt an einem behelfsmäßigen Bahnsteig kurz hinter der Kreuzung mit der Max-Löbner-Straße.

Rechts sind noch die Gebäude des Mercedes-Benz-Händlers RKG zu sehen, 1990 wurde hier das Maritim-Hotel eröffnet.

**rechts:** Zug der Linie 3 nach Mehlem-Ort, geführt von Triebwagen 316 passiert die künftige Stadtbahnhaltestelle.

Beide Fotos entstanden Anfang März 1975.

■ Fotos: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther



Anfang März 1975 passierte der Zug der Linie 3 mit Triebwagen 316 die künftige Haltestelle Hochkreuz.

■ Fotos: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther



**Haltestelle Wurzerstraße.**

Die Stadtbahnhaltestelle lag nördlich der Einmündung der Wurzerstraße, unmittelbar neben dem damaligen Autohaus Völzgen. Auf der Linie „U3“ waren am 29. April 1975 die SWB-Wagen 7460 und 7465 unterwegs.

■ Foto: Dieter Höltge, Sammlung Stefan Höltge



Blick von der Roonstraße auf die Kreuzung mit der Wurzerstraße und die dahinter liegende Stadtbahnhaltestelle.

Der Doppelzug der Linie 3 mit Triebwagen 7460 und 7755 wurde am 9. September 1982 fotografiert.

■ Foto: Joachim Eckhardt



Haltestelle Plittersdorfer Straße.

**links:** Hier in der Roonstraße endete die zweigleisige Stadtbahnstrecke, eingleisig ging es zur Rheinallee weiter.

Ein Zug der „U3“ mit den SWB-Wagen 7458 und 7457 musste am 29. April 1975 den von der Rheinallee kommenden Gegenzug abwarten. Dieser hielt am Bahnsteig der Haltestelle.

Am Straßenrand parkte ein Glas Goggomobil T, die Limousine wurde von 1955 bis 1969 gebaut.

■ Foto: Dieter Höltge, Sammlung Stefan Höltge



Bereits ein halbes Jahr vor Eröffnung der Stadtbahnlinie 16 fanden Erprobungs- und Schulfahrten sowohl in Bonn als auch in Köln statt.

Dazu setzte man jeweils Züge ein, die aus einem Kölner und einem Bonner Wagen bestanden.

Am Beginn der zweigleisigen Strecke wurde am 9. Juni 1978 ein Zug der „U3“ fotografiert, der aus den Stadtbahnwagen 2004 (KVB) und 7753 (SWB) gebildet war.

■ Foto: Joachim Eckhardt

Ein Zug der „U3“ mit den SWB-Wagen 7458 und 7457 hatte am 29. April 1975 die Haltestelle verlassen.

Der eingleisige Streckenabschnitt führte zur Endstation Rheinallee.

■ Foto: Dieter Höltge, Sammlung Stefan Höltge



Im eingleisigen Streckenstück, kurz vor der Endhaltestelle Rheinallee, kreuzte die Bürgerstraße das Gleis. Am 29. April 1975 hatte eben ein Zug der „U3“ mit den Wagen 7457 und 7458 den Bahnübergang in Fahrtrichtung Hauptbahnhof passiert.

Gesichert wurde er zu dieser Zeit noch von einem Schrankenwärter mittels Flagge. Im Jahr darauf, im Juli 1976, ersetzte ihn eine Schrankenanlage.

■ Foto: Dieter Höltge, Sammlung Stefan Höltge



Ein uniformierter Schrankenposten, im Volksmund „Schellenmännchen“ genannt, sicherte mit Signalflagge und Handglocke den Bahnübergang Bürgerstraße.

Die Aufnahme entstand 1976 kurz vor Inbetriebnahme der Schrankenanlage, die Straßenampeln stehen schon.

■ Foto: Klaus Döhler, Sammlung Volkhard Stern

Ein Zug der Linie 3 überquerte am 9. September 1982 die Bürgerstraße.

Der Fahrer des Wagens 7458 hatte schon für die Rückfahrt nach Tannenbuch Mitte beschildert.

Mehrere Pkw warten vor der Schrankenanlage.

■ Foto: Joachim Eckhardt



Endhaltestelle Rheinallee.

Ende 1974/ Anfang 1975 waren die Bahnsteigarbeiten noch in vollem Gang.

Auf der Fahrt nach Mehlem-Ort passierte ein planmäßiger Zug der Linie 3 mit Triebwagen 315 die Baustelle.

■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther



Endhaltestelle Rheinallee.

rechts Am Eröffnungstag der Stadtbahn, Samstag, 22. März 1975, herrschte großer Andrang von interessierten Bürgerinnen und Bürgern.

Kostenlose Sonderfahrten lockten viele Neugierige an.

Links hinten nähert sich einer der Sonderzüge.

■ Foto: Horst Völkel, Bildsammlung VDVA



Am 21. März 1975, dem Tag vor Inbetriebnahme der Stadtbahn, entstand diese Aufnahme. Links fuhr ein planmäßiger Zug der Linie 3 mit Triebwagen 315 zum Hauptbahnhof.

Am Mittelbahnsteig wartete ein Zweiwagenzug der „3“ mit Wagen 322 auf die Abfahrt nach Mehlem-Ort.

■ Foto: Manfred Ritschel, Sammlung VDVA



Haltestelle  
Rheinallee am  
17. Juni 1975.

Links und  
rechts stehen  
Stadtbahn-  
züge der Linie  
U3, in der Mit-  
te ein Kurzzug  
der Linie 3 mit  
Triebwagen  
327.

■ Foto:  
Manfred  
Ritschel,  
Sammlung  
VDVA



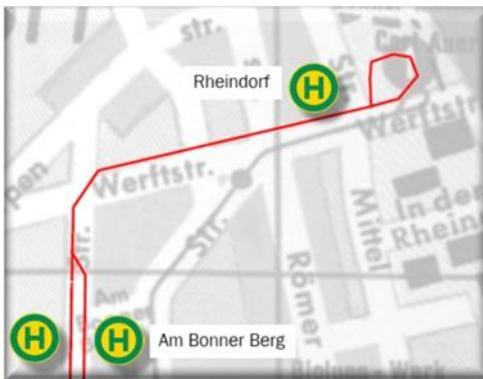


### Im Wandel der Zeit:

Graurheindorf, Gebäudeensemble Werftstraße 9 und 11. Genau hier, am Bonner Hafen, lag bis 1994 die Endhaltestelle „Rheindorf“ der Straßenbahnlinie 61 (bis 1987 Linie 1). Vor dem Haus Nr. 9 (links) lag die Abfahrthaltestelle und ein Kiosk, zum Haus Nr. 11 gehörte bis etwa 2010 die Gaststätte „Zum Hafen“.

- 1 29. Mai 1986  
■ Foto: Harald Müller
- 2 27. April 1991  
■ Foto: Harald Müller
- 3 16. September 2007  
■ Foto: Volkhard Stern
- 4 27. Juni 2024  
(eingeklinkt: Vergrößerung des Kiosks)  
■ Fotos: Harald Flux

■ Lesetipp:  
HVSWB aktuell 2021/03



Ausschnitt aus dem Falk-Stadtplan von 1963.  
■ Sammlung und grafische Aufbereitung:  
Harald Flux





Die „Bertha-Bahn“, SWB-Niederflurwagen 9461, stand am 6. April 2024 in der Endhaltestelle Kopenhagener Straße im Stadtteil Auerberg.

■ Foto: Harald Flux

**Quellen:**  
 Frauennetzwerk für Frieden e.V., Bonn (Internetseite)  
 General Anzeiger Bonn  
 Kölner Stadtanzeiger  
 Wikipedia

# Niederflurbahn wird zur „Bertha-Bahn“

„Unser Anliegen war immer, das Andenken an Bertha von Suttner in Bonn lebendig zu halten. Mit der Bertha-Bahn haben wir ihr nun ein rollendes Denkmal mitten in der Stadt gesetzt.“

Diese Sätze von Heide Schütz, der Vorsitzenden des Bonner „Frauennetzwerk für Frieden e.V.“, beschreiben das 2019 umgesetzte Projekt „70 Jahre Bertha-von-Suttner-Platz“ des Vereins mit dem „Netzwerk Friedenskooperative / Förderverein Frieden e.V.“, der Stadt Bonn und den Stadtwerken Bonn (SWB). Neben Veranstaltungen, die an Bertha von Suttner und an die Eröffnung des nach ihr benannten Platzes erinnerten, war die äußerliche Gestaltung eines Bonner Niederflur-Straßenbahnwagens ein Teil des Gesamtprojekts.

Dazu beklebte man den Wagen 9461 mit einer Außenfolie, die für das Projekt warb. Frans Valenta von der Werbefirma „artbyte Grafik |

Kunst“ entwarf das Motiv.

Am 21. September 2019, dem Internationalen Friedenstag der Vereinten Nationen, fuhr der frisch beklebte Wagen 9461 erstmals im Linienverkehr durch Bonn. Während eines Halts am Bertha-von-Suttner-Platz wurde er auf den Namen „Bertha-Bahn“ getauft. Bei der kurzen Zeremonie war auch Margie Kinsky anwesend, bekannte Bonner Kabarettistin und Nachfahrin Bertha von Suttners.

Die Veranstalter des Projekts suchten - und fanden - hierfür Sponsoren. Dazu gehörte auch die Geschichte, dass die Stadtwerke Bonn erst überzeugt werden mussten, ein Jahr lang zugunsten des Bertha-von-Suttner-Aufdrucks auf Werbung an dieser Bahn zu verzichten. Nun: der Wagen 9461 trug auch Anfang 2025 noch sein attraktives Kleid. (HF)

**Bertha Sophia Felicita Freifrau von Suttner**, geborene Gräfin Kinsky von Wchinitz und Tettau, 1843 in Prag geboren, starb 1914 in Wien. Sie war eine bekannte Pazifistin, Friedensforscherin und Schriftstellerin. Am 10. Dezember 1905 erhielt sie den erstmals 1901 vergebenen Friedensnobelpreis.

**Bertha-von-Suttner-Platz**  
 Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bonner Stadtbereich um die Rheinbrücke und die Brückenstraße fast vollständig zerstört. Die Ruinen riss man zwischen 1946 und 1951 ab. Anstelle der vormaligen Kreuzstraße und Kesselgasse wurde der heutige Straßenverlauf und der Bertha-von-Suttner-Platz angelegt. Hier endete damals die Siegburger Bahn, die spätere Linie „S“. Die Benennung des Platzes erfolgte auf Ratsbeschluss am 5. August 1949.

■ Frans Valenta, artbyte-design



14  
Dez.

Samstag, 16. Dezember 2023

Weihnachtsfeier

Weihnachtsfeier unseres Vereins, wie immer im SWB-Betriebshof Bonn-Dransdorf.

Nur für Mitglieder!

Weihnachtsfeier des HVSWB e.V. am 16. Dezember 2024 in der Betriebskantine des SWB-Betriebshofs Dransdorf.

■ Foto: Thomas Nehiba

## Arbeitstage des Vereins in Birresdorf

### „Es gibt immer was zu tun...“

Der Werbespruch einer großen Baumarktkette gilt ebenso für unsere Vereinsarbeiten.

Wir suchen Vereins-Mitglieder, die sich in Birresdorf aktiv an diversen Arbeiten beteiligen wollen. Hier geht es um die Innen- und Außenpflege unserer Vereinsbusse, das Aufräumen der Fahrzeughalle oder das Sichten und Archivieren der Ersatzteile.

### Unser Aufruf an Interessierte:

Wer an den Arbeitstagen mitmachen möchte, kann sich an den 1. Vorsitzenden, Thomas Nehiba, wenden:  
☎ 01573 6801619 .

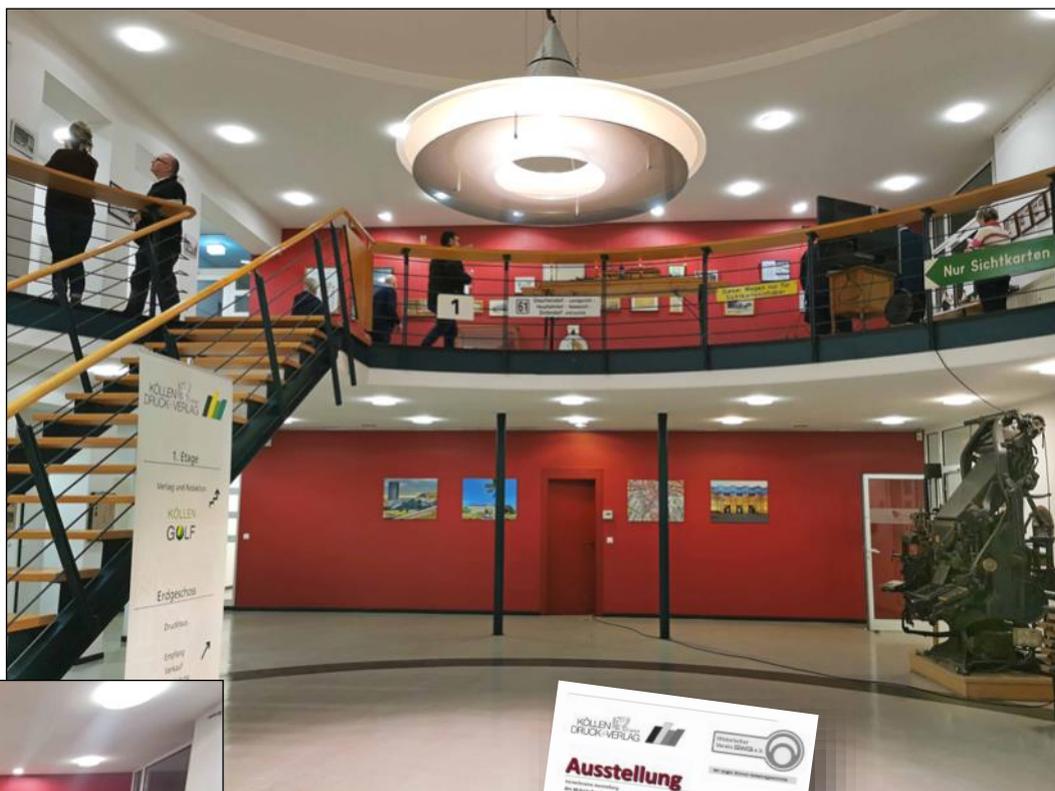
Die Termine sind alle zwei Monate, jeweils am 2. Samstag, geplant und werden über unsere WhatsApp-Gruppe „Arbeitsgruppe HVSWB“ bekanntgegeben. Helfende Hände werden immer gebraucht. (RH)

Der nächste Arbeitstag ist geplant am  
Samstag, 14. Juni 2025.

Zur zweiten gemeinsamen Ausstellung des HVSWB e.V. und der Firma Köllen Druck+Verlag zum Thema „Vom Nahverkehr in Bonn“ trafen sich zwölf Interessierte am 23. Januar 2025 im Foyer der Druckerei.

Seit 1927 gibt es im Bonner Raum die Druckerei Köllen. Sitz der Köllen Druck+Verlag GmbH ist heute im Bonner Gewerbegebiet Buschdorf, dort arbeiten rund 50 Fachkräfte.

■ Fotos: Harald Flux



## Mitgliederversammlung 2025

**25** stimmberechtigten Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) versammelten sich zur Mitgliederversammlung am Donnerstag, 13. März 2025, in der Kantine des SWB-Betriebshofs Dransdorf.

Nach den Berichten von Vorstand/Präsidium und der Kassenprüfer wurden beide Gremien durch die Mitglieder entlastet. Turnusgemäß waren der erste Vorsitzende, der Geschäftsführer und der erste Beisitzer sowie die beiden Kassenprüfer neu zu wählen bzw. im Amt zu bestätigen. Der Schatzmeister war nach dem Rücktritt des Vorgängers neu zu wählen. Ergebnisse:

■ Thomas Nehiba (1. Vorsitzender), bestätigt.

■ Carsten Melcher (Geschäftsführer), bestätigt.

■ Daniel Michler (Schatzmeister), neu gewählt.

■ Ralf Heinzel (1. Beisitzer), bestätigt.

■ Wolfgang Krett, Patrick Nagel (Kassenprüfer), neu gewählt bzw. bestätigt.

Unter dem Tagesordnungspunkt 14 „Anträge“ wurden zwei Anträge abgegeben:

- Verwendung der im Vereinsarchiv vorhandenen Fotos für die Öffentlichkeitsarbeit des Vereins.
- Prüfen der Möglichkeit zum Erstellen einer Druckausgabe des „HVSWB aktuell“. (HF)

Stand 13. März 2025

### Vorstand:

Thomas Nehiba (1. Vorsitzender)  
Siegfried Neumann (2. Vorsitzender)  
Carsten Melcher (Geschäftsführer)  
Daniel Michler (Schatzmeister)

### Präsidium:

Mitglieder des Vorstands  
Ralf Th. Heinzel - 1. Beisitzer  
René Brücker - 2. Beisitzer  
Christian Nolden - 3. Beisitzer

### Kassenprüfer:

Wolfgang Krett  
Patrick Nagel

## SWB-Betriebsausflug 1990



Damalige Betriebsratsmitglieder der SWB posierten im Sommer 1990 in Trier Hbf vor dem DB Museums-Sonderzug ET 430 114. ■ Foto: Uwe-Karsten Staeck

Im Sommer 1990 führte die DB-Generalvertretung Köln regelmäßig Sonderfahrten mit dem Museums-Triebwagen 430 114 durch.

Durch gute Kontakte zur DB konnte Uwe-Karsten Staeck, der damals bei der SWB im Personalbereich tätig war und auch die jährlichen Betriebsausflüge für die Mitarbeiter der Stadtwerke organisierte, den roten "Elektro-Eierkopf" für den Betriebsausflug des Jahres 1990 buchen.

Da nicht alle rund 3.000 Kollegen und Kolleginnen der SWB gleichzeitig mitfahren konnte, fuhr der ET an insgesamt zehn (!) Terminen von Bonn durch das Rheintal nach Koblenz und dann der Mosel entlang nach Trier. Dort wurden die Kollegen der Stadtwerke Trier besucht.

Für die „flüssige“ Versorgung während der Fahrt sorgte die Bonner Kurfürsten-Brauerei. (VS)



■ Foto: Uwe-Karsten Staeck

**Info-Treff** für Mitglieder

**Termine** und **Treffpunkte** werden gesondert bekanntgegeben.



HVSWB e.V.  
MMSVH