

## Bonner Fernlinien 44 und 47



■ **Geschichte:**  
Grüne Busse  
und Bahnen



■ **Geschichte:**  
Die letzten  
grünen Bonner  
Busse



■ **Rückspiegel:**  
Der Fahrplan-  
wechsel, der  
keiner war

## Impressum

### HVSWBaktuell

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

Volker Dibbern (VD)  
Ralf Th. Heinzel (RH)  
Dr. Frank Mlosch (FM)  
Volkhard Stern (VS)

**Layout und Gestaltung**  
Harald Flux

© Alle Rechte vorbehalten;  
Nachdruck, Reproduktion  
oder Vervielfältigung, auch  
auszugsweise und mithilfe  
elektronischer Datenträger,  
nur mit schriftlicher Genehmi-  
gung des Vereins.

Für unverlangt eingesendete  
Beiträge wird keine Haftung  
übernommen. Eingesandte  
Beiträge und Fotos dürfen  
künftig anderweitig verwendet  
werden, auch in digitalen  
Online- und Offline-  
Produktionen.

Sämtliche Angaben ohne  
Gewähr.

## TITELSEITE

### Bonner Fernlinien 44 und 47



SWB-Bus 7311  
hält um 1980 an  
der Haltestelle  
Hauptstraße in  
Meckenheim.  
Der Wagen ist  
eingesetzt auf  
der Fernlinie 44  
auf dem Stre-  
ckenast nach  
Altendorf.

■ Foto: Klaus  
Doehler, Samm-  
lung Volkhard  
Stern



Sonderfahrt des HVSWB am 8. April 2017 mit dem Vereinsbus 8603. Fahrer Claus Lescrier und Busbegleiter Ralf Heinzel präsentieren die Original-Linienanzeige der ehemaligen Fernlinie 44. ■ Foto: Paul Drolshagen

# Die Bonner Fernlinien 44 und 47

Zu den ersten Omni-  
buslinien der 1925 ge-  
gründeten Bonner Ver-  
kehrsgesellschaft mbH  
(BVG), dem Vorläuferbet-  
rieb der heutigen Stadt-  
werke Bonn Bus und  
Bahn (SWB), gehörten  
auch Strecken an die Ahr:  
nach Bad Neuenahr, Ahr-  
weiler und Altenahr sowie  
in die Ahreifel.

### Fernlinie 44

Zunächst als „Kraftver-  
kehrslinien“ 2 und 6 be-  
trieben, wurden sie nach

dem Zweiten Weltkrieg  
als Linien 22 und 24 ge-  
führt.

Nach der Neuordnung des  
Liniennetzes 1955 wurden  
sie als Linien 32 und 33  
bezeichnet. Hinzu kam die  
Linie 34, die den Stre-  
ckenast nach Freisheim,  
Berg und Krälingen be-  
diente.

Eine weitere Veränderung  
wurde 1965 umgesetzt:  
Die drei bisherigen Linien  
wurden zu einer einzigen  
Linie, der „33“, zusam-  
mengeführt. Das führte zu  
den in der Grafik gut zu

erkennenden  
„Verästelungen“ der Lini-  
enwege.

Zum Fahrplanwechsel am  
29. September 1974 er-  
folgte die letzte Umbene-  
nung in die Linie 44.

### Fernlinie 47

Anfang der 1970er Jahre  
begann um den Mecken-  
heimer Ortsteil Merl eine  
rege Bautätigkeit, die Be-  
völkerungszahl stieg stark  
an. Um den Neubürgern in  
Meckenheims *Neuer Mitte*  
und in Merl-Steinbüchel

bessere Busverbindungen in die Bundeshauptstadt Bonn anbieten zu können, richteten die SWB ab 30. Mai 1976 eine neue Linie 47 ein. Die führte im 30- bzw. 60-minütigem Takt von Meckenheim und Merl über die Autobahn 565 bis Hardthöhe und von dort weiter zum Bonner ZOB.

Gleichzeitig wurden die durchge-

henden Fahrten der Linie 44 von Bonn in Richtung Ahr verringert. Zwischen den Linien 44 und 47 entstanden nun Umsteigemöglichkeiten an der Haltestelle „Meckenheim Kölnkreuz“.

Nach nur zwei Fahrplanperioden wurde mit Fahrplanwechsel am 22. April 1979 die Linie 47 in „43“ umbenannt. Im Ortsteil

Merl wurde der neu entstandene Siebengebirgsring in den Weg der Linie 43 einbezogen. Die durchgehenden Fahrten der Linie 44 zwischen Bonn und Meckenheim wurden weiter reduziert.

**RVK-Zeit**

Anfang der 1980er Jahre endeten die Konzessionen der SWB-

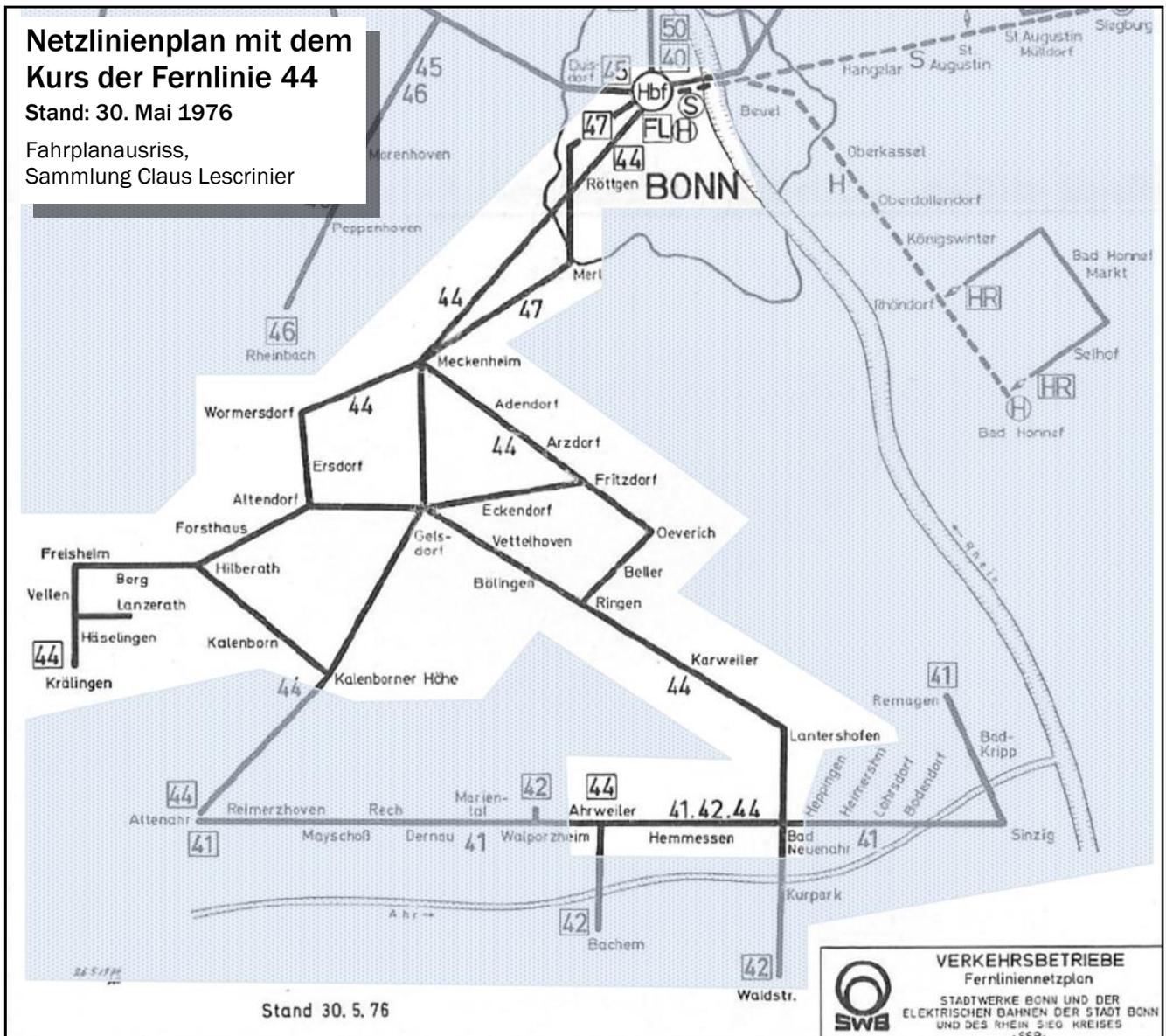


Endhaltestelle der ehemaligen Bonner Fernlinie 44 an der Krälinger Kapelle.

Foto rechts: Sonderfahrt des HVSWB mit dem Vereinsbus 8603 am 8. April 2017. ■ Foto: Harald Flux

Foto unten: SWB-Bus 7105 steht um 1980 abfahrtsbereit zur Fahrt nach Bonn. - ■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern





Fernlinien, zum 1. Januar 1982 übernahm die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), 1976 als Zusammenschluss von Bahn- und Postbuslinien gegründet, die Bonner Linien.

Den Stadtverkehr Bad Neuenahr, die Linie 42, gaben die SWB erst ein Jahr später an die RVK ab.

Im Hinblick auf die geplante Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) führte die RVK bereits 1981 dreistellige Liniennummern ein. Aus der 43 und 44 wurden die Linien 843 und 844.

Nach einer Umgestaltung des Liniennetzes im nördlichen Kreis Ahrweiler kam es ab 28. Mai 1995 zu einer weitgehenden Neuausrichtung des ÖPNV-Angebotes. Dabei wurde die Linie 844 nun auf dem Abschnitt Bonn - Meckenheim eingestellt, die Äste von Meckenheim in Richtung Ahr teilte man wieder auf mehrere Linien auf.

#### Neue Linien-Betreiber

Bei einer Ausschreibung Ende 2000 übernahmen die SZ-Verkehrsbetriebe (VREA) diese Linien im nördlichen Kreisgebiet.

Seit dem Jahr 2004 ist wiederum SWB Bus und Bahn mit der Betriebsführung beauftragt, sodass hier der ursprüngliche Betreiber erneut in Erscheinung tritt, wenn auch nicht mehr mit eigenen Fahrzeugen.

Im Jahr 2006 erhielt der französische Konzern TRANSDEV die Konzessionen.

Mitte des Jahres 2017 ist erneut eine Neuausrichtung des Liniennetzes im gesamten Kreis Ahrweiler geplant, gleichzeitig werden die Konzessionen neu vergeben. (RH) □

SWB-Wagen 7302 wurde am 6. September 1981 auf der Linie 44 nach Meckenheim eingesetzt. Vom Ahrtal kommend hatte er gerade in der Fritzdorfer Straße in Arzdorf gehalten und wird gleich nach links in die Adendorfer Straße abbiegen. Nach zehn Einsatzjahren wurde der Bus 1983 ausgemustert.

■ Foto: Volkhard Stern



Meckenheim, Haltestelle „Am Kölnkreuz“, 10. März 1977: Der auf der SWB-Linie 47 eingesetzte Bus der Rheinbacher Firma Quantius, ein nur 9,6 Meter langer Büssing Präfekt 11, ist gerade aus Bonn eingetroffen.

Der Bus wurde 1968 in Hamburg zugelassen, wo er bei der Hamburger Hochbahn eingesetzt wurde, zunächst als Wagen 2803, später als 5803.

■ Foto: Christian Marquardt



SWB-Bus 7305 hält am 11. Dezember 1981 in Morenhoven. Wie man sieht, passen damals „Winter“ und „Schnee“ noch zusammen.

Zwei Jahre später war der Wagen bereits ausgemustert.

■ Foto: Volkhard Stern



# Bonner Markenzeichen: grüne Busse und Bahnen

## Die Farbgebung der Bonner Busse und Bahnen im Wandel der Zeit



SWB-Wagen 9702 (links) steht neben dem gerade erworbenen HVSWB-Vereinsbus 8603 auf dem Hof des Betriebshofs Friesdorf, April 2009. ■ Foto: HVSWB

Ende der 1960er Jahre wuchsen die Bonner Stadtwerke von einem eher kleinen Betrieb zu einem Versorgungsunternehmen, welches mit Umland etwa 500.000 Einwohner mit Strom, Gas, Wasser, Fernwärme versorgen musste und auch für die Personenbeförderung mit Bahnen und Bussen zuständig war.

Eine Mammutaufgabe, zu dem entsprechendes Marketing gehörte. Briefbögen und Fahrzeugbeschriftung waren bisher

einfach gestaltet. Die Verantwortlichen wollten die vielfältigen Aufgaben und Stärken des Unternehmens öffentlichkeitswirksam darstellen.

Die beiden entscheidenden Angebotsfelder waren der Transport durch Leitungen von Strom, Gas, Wasser und Fernwärme und Personentransport auf Straße und Schiene.

Das symbolisierte nun das neue Firmenlogo mit Rad und Rohr.

Seit den 1920er Jahren wurden Busse und Bahnen von den

Herstellerfirmen meist in beige ausgeliefert. Die Farbe war gut zu erkennen, ließ sich einfach ausbessern und nachlackieren. RAL-Farbtöne gab es erst ab 1929. Jede Farbenfabrik schuf ihre Farbprodukte nach Gutdünken.

Die Stadtwerke Bonn Fahrzeuge sollten ansprechender gestaltet werden. Zwei Büssing-Senator-Busse des Jahrganges 1962 wurden umlackiert.

Der Wagen 58 in weißgrün und mit moosgrünem Dach, sowie

Bonner Busse in beige: Wagen 6920 (links) im Februar 1979 als Linie 17 vor dem Bad Godesberger Bahnhof. Rechts Wagen 12 im Mai 1970 als Linie 5 auf der Kurfürstenstraße. ■ Fotos: Joachim Klinge



SWB-Wagen 9451 biegt im Mai 1995 als Linie 61 von der Herseler Straße in Richtung Auerberg ab.

■ Foto: Volkhard Stern



gleichfarbiger Stoßstange und Felgen. Wagen 63 erhielt ein etwas dunkleres Beige. Dach, Felgen und Stoßstange wurden schokoladenbraun.

Nachdem die beiden bunten Busse das Stadtbild bereicherten, entschied man sich bei der Werksleitung für die hellgrüne/dunkelgrüne Version.

Diese Farbkombination nannte man flapsig nach dem Namen des damaligen Werkleiters Gerhard Schürmann: „Schürmannfarbe“.

Neu gelieferte Revisionsfahrzeuge des Versorgungsbetrie-

bes wurden kurz nach deren Anlieferung direkt umlackiert und mit entsprechenden Aufklebern mit dem neuen Firmenlogo versehen. Das Heizkraftwerk Nord bekam so einen grünen VW 1600L Variant und einen gleichfarbigen Opel-Blitz. Bisher waren Revisionsfahrzeuge in einem hässlichen dunklen grau gehalten und nur an den städtischen Kennzeichen zu erkennen.

Eine rasche Entscheidung für die neue Farbe blieb allerdings aus. Die beiden Busse erhielten wieder ihren ursprünglichen

Lack. Bei den Buslieferungen der Jahre 1967 bis 1970 blieb es bei den beige Farbönen. Lediglich Zierstreifen, Stoßstangen und Felgen wurden nun in moosgrün ausgeführt.

1969 kamen die ersten 22 Standardbusse nach Bonn, von denen der Wagen 6901 schon werkseitig im neuen Farbschema glänzte. Mercedes-Benz konstruierte die O 305-Busse mit einer recht großen vorderen Stoßstange, die wegen des Böschungswinkels nicht so weit heruntergezogen war wie die seitliche Beplankung.

SWB-Wagen 35, ein ehemaliger Bus der Stadtwerke Bad Godesberg, war im März 1976 wohl zu Reparaturarbeiten im Betriebshof Friesdorf.

■ Foto: Christian Marquardt





SSB-Stadtbahnwagen 7576 wartet im Oktober 2015 im Betriebshof Dransdorf.

■ Foto: Harald Flux

Daher konnte man von der moosgrünen Stoßstange rings um den Bus einem sehr gefälligen, breiten Zierstreifen ziehen. Dieser Streifen schmückte nicht nur den grünen Bus, sondern verzierte auch die beige Fahrzeuge.

Die Lieferung des Jahrganges 1970 enthielt bereits zwei Busse in weißgrün, die Wagen 7012 und 7013. Der 7013 wurde mit Automatikgetriebe geliefert und zunächst als Reservefahrzeug für ausgefallene Obusse der Linie 16 eingesetzt.

Ab 1971 bis zum Jahr 1998 wurden nun die neuen Busse in diesen Farbtönen lackiert. Lediglich die Lieferung des Jahrganges 1996 war probeweise weiß. Angeblich konnte diese Farbgebung werbemäßig besser vermarktet werden. Tatsächlich war schon zu dieser Zeit einigen Führungspersonlichkeiten der SWB das Bonner Grün ein Dorn im Auge.

Nach Eingemeindung der Stadt Bad Godesberg wurden ab 1969/70 die ehemaligen Stadtwerke Bad Godesberg in den Betrieb der Stadtwerke Bonn

eingegliedert. Die Farbgebung dieses Betriebes war völlig anders. Die Lackierung der Busse war unten dunkelgrün und im oberen Bereich beige-grün. Eine gewisse Anzahl der Busse war noch mit hinterem Schaffnerplatz beschafft worden. Zukünftig sollte zur Kostensenkung Einmannbetrieb und Selbstabfertigung durch die Fahrgäste eingeführt werden.

Man entschied, bald alle Busse mit Hecktür auszumustern. Die neueren Mercedes-Benz Busse vom Typ O 317 mit Zweibeinstufig vorn und in der Mitte konnten in den Bonner Fahrzeugpark integriert werden. Man richtete die Wagen 31 bis 35 für den Einsatz auf der Fernlinie 45



Der Fahrer des SWB-Wagens 9020 hat am 14. Oktober 2008 seinen Bus an der Pausenhaltestelle auf dem Heiderhof abgestellt.

Der Mercedes-Benz O 405 gehört zur letzten Serie hochfluriger Bonner Omnibusse.

■ Foto: Volkhard Stern



Neue Farben: Links SWB-Bus 0001 in silbermetallic/rot ■ Foto: Josef Weitershagen.  
Rechts: Wagen 0104 in der nachfolgenden Lackierung lichtgrau/ rot. ■ Foto: Harald Flux

her. Sie erhielten ab 1971 Entwerter- und Funkausrüstung und bei dieser Gelegenheit auch die neue Standardlackierung.

An zwei Büssing-Senator-Bussen aus dem Jahr 1965, den Wagen 130 und 131 mussten Rostansätze entfernt werden. Auch da bot sich ein Neulack in weißgrün/moosgrün an.

Nach der Beseitigung von Unfallschäden folgten die beigefarbenen Mercedes-Benz O 305, die Wagen 6921, 6922, 7007 und 7012 ebenfalls in der neuen grünen Farbe.

1973 lieferten die DUEWAG-Werke Düsseldorf den ersten Stadtbahnwagen Typ B, den 7351, auch in diesem Farbschema aus. Alle anschließend gelieferten 74 Stadtbahnen waren genauso gestaltet.

Einige Betriebsleiter empfanden die grüne Farbgebung als unmodern und veraltet, sie

suchten Wege zu einem moderneren Design. Für das Konzept „Schiene 94“ lieferten im Jahr 1994 die DUEWAG-Werke Düsseldorf für den innerstädtischen Verkehr in Bonn 24 Niederflurbahnen.

Zum ersten Mal waren nun viele unterschiedliche Farben im Stadtgebiet zu sehen, die später zum Aufbringen von Werbeschriften dienen sollten. Lediglich der 9451 wurde noch in den beiden typischen Bonner Grüntönen ausgeliefert. Er erhielt zusätzlich auffällige grüne Ziermuster.

Auch die Bahnen 9459, 9469 und 9470 waren im Grundton weißgrün. Man verzichtete hier aber auf das Moosgrün, um sie ebenso als Reklameträger nutzen zu können.

Wie erwähnt war die 96er Buslieferung weiß lackiert. Proteste

der Bonner Bevölkerung führten dazu, dass die Verantwortlichen die Farben der Linienbusse der Jahrgänge 1997 und 1998 wieder im Bonner Grün bestellten.

Die 1999 angeschafften Busse waren plötzlich silbermetallic. Zehn Gelenkbusse sollten den Busshuttle für die nach Berlin reisenden Bundesangehörigen auf der Flughafenlinie gewährleisten.

Die Mercedes-Benz O 405 GN2 hoben als Silberpfeile die Schnelligkeit und den Komfort der Flughafenlinie hervor. Auch die sieben Solobusse dieser Lieferung, die einfacher ausgestattet waren und im Gegensatz zu den Gelenkwagen keine Klimaanlage besaßen, trugen das neue Farbleid. Bei diesem modernen Design verstummten die Kritiker. (VD)

□

Links: Auch die Stadtbahnwagen, hier Wagen 8373, erhielten den Anstrich in lichtgrau/ rot. Rechts: das neueste Farbleid trägt der Solobus 1312. ■ Fotos: Harald Flux



# Die letzten grünen Bonner



Wagen 9808 überquert am 24. April 2017 die Kreuzung Ellesdorfer Straße/Floßweg in Lannesdorf. ■ Foto: Volkhard Stern

Nur noch zwei grüne SWB-Stadtbusse fahren im April 2017 über Bonner Straßen, abgesehen vom historischen Vereinsbus 8603 des HVSWB. Die beiden Wagen 9807 und 9808, erstmals zugelassen am 28. Oktober 1998, trugen noch bis Anfang 2000 Behördenkennzeichen.

Mit fast 20 Jahren Einsatzzeit liegen sie gut fünf Jahre über den durchschnittlichen Betriebszeiten der Bonner Busse, angesichts des stetigen Verschleißes im Straßenverkehr sehr beachtlich. (VS)



SWB-Bus 9807 wurde am 24. April 2017 im Schulbusverkehr eingesetzt. Der Wagen steht an der Haltestelle am Post Tower in der Charles-de-Gaulle-Straße.

■ Foto: Volkhard Stern

## Tagebuch

# Mit Bahn und Bus ... ... auf Tour



■ Grafik: Harald Flux



■ Foto: Harald Flux

**Samstag, 08. April 2017**

## Auf den Wegen der Bonner Überlandlinie 44

Kreuz und quer durch die Grafschaft und die nördliche Ahr-Eifel führt an diesem sonnigen Tag die Fahrt mit unserem Vereinsbus 8603 auf den verzweigten Routen der ehemaligen Bonner Überland-Buslinie 44 nach Krälingen, Altendorf und Ahrweiler.

Auf unserer Rundfahrt durchfahren wir fast alle Dörfer, die Mitte der 1970er Jahre am Linienweg der „44“ lagen. Zu einem gemeinsamen Mittagessen hielten wir vor der bekannten Altendorfer Gaststätte „Ohm Hein“.

Die Rückfahrt erfolgte auf der Route der ehemaligen Bonner Überlandlinie 47.

An Bord konnten wir 34 Teilnehmer begrüßen. Fahrer des HVS**WB** war Claus Lescrinier, als Busbegleiter agierten Martin Wolf und Martin Koldehoff. Über Sehenswürdigkeiten und Besonderheiten informierte Ralf Th. Heinzl. (HF)

**Samstag, 13. Mai 2017**

## Fahrt zum ehemaligen Bunker der Deutschen Bundesbank in Cochem

Zwanzig Interessierte fuhren mit ins bekannte Moselstädtchen Cochem. Viele kannten den mittelalterlichen Charme Cochems, kaum einer wusste um das zu Zeiten des Kalten Krieges wohlgehütete Geheimnis des Ortes: Mitten in einem Wohngebiet lagerten in einem Bunker 15 Milliarden D-Mark, die Ersatzwährung für einen Krisenfall.

Fahrer war Ralf Th. Heinzl. Als Busbegleiter unterstützten ihn Martin Wolf, der die Tour auch geplant und organisiert hatte, sowie Thomas Nehiba. (HF)



■ Foto: Harald Flux



■ Foto: HVS**WB**

## Ein Fahrplanwechsel, der keiner war



Am 15. Januar 1978 trat bei den Bonner Verkehrsbetrieben SWB und SSB ein neuer Fahrplan in Kraft. Allerdings nicht aus den sonst üblichen Anlässen wie Fahrzeitanpassungen oder Linienwegänderungen. Dieser Fahrplanwechsel wurde hauptsächlich nötig wegen den Umbenennungen etlicher Haltestellen im damaligen Verkehrsgebiet der Stadtwerke.

Hintergrund war die kommunalen Neuordnung von 1969, die zur Eingemeindung der Städte Beuel, Bad Godesberg und des Amtes Duisdorf in die Stadt Bonn führte. Seit damals gab es viele doppelt vergebene Straßennamen, was insbesondere Polizei und Rettungsdiensten Probleme bereiteten. Dieser Missstand wurde am 1. Januar 1978 durch Umbenennung dieser städtischen Straßen fast vollständig behoben.

Da hiervon auch etliche Haltestellennamen betroffen waren, beschloss man die Herausgabe eines neuen Taschenfahrplans zum 15. Januar 1978:

- Im Stadtteil Beuel wurde zum Beispiel aus der *Wilhelmstraße* die *Obere Wilhelmstraße*.
- In Bad Godesberg hielt der Bus nun statt in der *Robert-Koch-Straße* in der *Albertus-Magnus-Straße*.
- Die Haltestelle *Lohrbergstraße* im Stadtteil Gronau hieß nun *Sträßchensweg*.

Kleine Änderungen, die seit dem letzten Fahrplanwechsel am 30.05.76 eintraten, wurden mit eingearbeitet.

Den nächsten planmäßigen Fahrplanwechsel gab es zum 12. August 1978, als es wegen der neuen Stadtbahnlinie 16 von Köln nach Bonn zu vielen Änderungen im Bonner Nahverkehrsnetz kam. (RH)

■ Foto: Fahrplansammlung Ralf Heinzl.

### Terminkalender

Anmeldungen bitte auf unserer Homepage unter „[www.hvswb.de](http://www.hvswb.de)“

**16. Juli 2017** Historische Stadtrundfahrt mit dem Vereinsbus durch Bonn.

**30. Juli 2017** Ausflugsfahrt zum Kloster Maria Laach.

### Info-Treff für Mitglieder

Regelmäßiger Info-Treff jeden zweiten Donnerstag im Monat \*) im Restaurant „Il Borgo“ (DB-Bahnhof Bonn-Oberkassel). Beginn um 18:30 Uhr.

 Linien 62 und 66,  „Oberkassel Nord“, kurzer Fußweg Richtung Rhein zum DB-Bahnhof.

\*) Entfallende Termine werden auf der Internetseite des Vereins ([www.hvswb.de](http://www.hvswb.de)) bekanntgegeben.