

Die SSB-Buslinie HR



■ **Geschichte:**
Der Posten
auf dem
Friedensplatz



■ **Fahrzeug-
geschichte:**
NEOPLAN-
Busse in
Bonn

Impressum

HVSWB *aktuell*

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

Die SSB-Buslinie HR



Am Fuße des Dra-
chenfels, am SSB-
Bahnhof Rhöndorf,
begann der Linien-
weg der SSB-Linie
HR, der über Sel-
hof nach Bad
Honnef führte.
Am 30. Dezember
1985 hat sich der
SSB-Wagen 8341
auf den Weg nach
Bad Honnef ge-
macht.

■ Foto:
Ralf Th. Heinzel



Foto oben: SSB-Bus 7241 hatte am 28. Januar 1980 die Endhaltestelle in Bad Honnef erreicht.

■ Foto: Volkhard Stern

Foto Mitte: Am 30. Dezember 1985 wartete Wagen 7441 auf dem Honnefer Abstellplatz auf den nächsten Einsatz. ■ Foto: Ralf Th. Heinzel

Foto unten: SSB-Wagen 8341 hielt am 26. April 1987 an der Haltestelle „Am Brünnele“ in Bad Honnef. ■ Foto: Volkhard Stern



Die SSB-Buslinie HR

Die Buslinie, die ab 1962 die Stadtteile Bad Honnef, Selhof und Rhöndorf miteinander verband .

Die Elektrischen Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises, kurz SSB, sind als Straßen- und Stadtbahnbetrieb bekannt.

Aber das Unternehmen unterhielt auch eigene Buslinien: Neben einer Linie „W“ (Bonn - Wahn) fuhren SSB-Busse viele Jahre lang mit dem Liniensignal „HR“ (Honnef - Rhöndorf) auf einer Stadtverkehrslinie südlich des Drachenfels

Mit der Linie HR sollten vor allem der Honnefer Ortsteil Selhof und die Honnefer Ortsmitte besser an die etwas abseits gelegenen Haltestellen Bad Honnef und Rhöndorf der Siebengebirgsbahn angebunden werden.

Per Bus nach Honnef

Anfang der 1950er Jahre wurde eine Omnibuslinie von Bonn nach Honnef eingerichtet. Sie sollte den Fahrplankontakt der Siebengebirgsbahn ergänzen und verkehrte werktäglich viermal. Die Linie begann in Bonn an der Kennedybrücke und endete am Honnefer Marktplatz, zwischen Rhöndorf und Honnef hielt der Bus nicht. Mit Umstellung der Fernbahn „H“ auf BOStrab-Konzession wurde der Schienenparallelverkehr zum Jahreswechsel am 1. Januar 1961 eingestellt. Unabhängig davon nahm um 1953 die erste Honnefer Stadtverkehrslinie den Betrieb auf. Ab Mitte der 1950er Jahre als Linie „R“ bezeichnet, führte sie im Stunden-

takt vom Rhöndorfer Bundesbahnhof über das Stadtzentrum zum St. Antoniusheim im Honnefer Stadtteil Selhof.

Die Buslinie HR

Die neue Linienbezeichnung „HR“ an Stelle der bisherigen „R“ tauchte erstmals im Winterfahrplan 1960/61 in den Fahrplänen auf.

Größere Änderungen ergaben sich 1962. Der Linienweg der HR wurde in Bad Honnef, wie sich die Stadt ab Anfang 1960 nennen durfte, von Selhof zur Endhaltestelle der aus Bonn kommenden Siebengebirgsbahn, der Linie H verlängert. Dadurch entstand erstmals eine kurze Verbindung vom Stadtzentrum zur Straßenbahn.

45  Linie HR: Bad Honnef (Station SSB) - Selhof - Rhöndorf (Station SSB) und zurück														
	a	↗	↘							a	c	c		
Bad Honnef, Station SSB	—	652	741	947	1047	1147			1947	2042	2047	2142	—	—
Bad Honnef, Bbf	—	53	42	48	48	48			48	43	48	43	—	—
Bahnhofstr.	—	55	44	50	50	50			50	45	50	45	—	—
Karlstr.	557	57	46	52	52	52			52	2047	52	2147	—	—
Selhof, Kirche	58	58	47	53	53	53			53	—	53	—	—	—
Schulstraße	600	700	49	55	55	55			55	—	55	—	—	—
St. Martinikapelle	01	01	50	56	56	56			56	—	56	—	—	—
Brückenstraße	03	03	52	58	58	58			58	—	58	—	—	—
Moltkestr.	05	05	54	1000	1100	1200			2000	—	2100	—	—	—
Bad Honnef, Markt	07	07	56	02	02	02			02	—	02	—	—	—
Städt. Kurhaus	09	09	58	04	04	04			04	—	04	—	—	—
Am Brünnele	10	10	59	05	05	05			05	—	05	—	—	—
Nachtigallenweg	11	11	800	06	06	06			06	—	06	—	—	—
Rhöndorfer Straße	12	12	01	07	07	07			07	—	07	—	—	—
Rhöndorf, Kapelle	13	13	02	08	08	08			08	—	08	—	—	—
Rhöndorf, Station SSB	615	715	804	1010	1110	1210			2010	—	2110	—	—	—



SSB-Fahrzeuge unter sich: Am 28. Januar 1980 trafen sich an der Endhaltestelle Bad Honnef die Busse 7441 und 7241, hinten stand ein Straßenbahnzug der Linie H.

■ Foto: Volkhard Stern



Foto oben: SSB-Wagen 7441 und RVK-Bus 193, ein ehemaliger Postbus, warteten am 2. Oktober 1980 an der Endhaltestelle Bad Honnef auf die Ankunft der Linie H aus Bonn.

Foto unten: Ähnliche Szene am 25. Februar 1984: Der erst zwei Monate zuvor in Betrieb genommene SSB-Wagen 8341 hatte von Rhöndorf kommend den Anschluss zur Linie H hergestellt.

■ Fotos: Volkhard Stern



In Rhöndorf wurde zeitgleich mit dem Abriss des alten Gebäudes des Bundesbahnhofs die Bushaltestelle zur SSB-Station verlegt. Die beiden Endhaltestellen der Stadtlinie HR wurden umbenannt in „Bad Honnef Station SSB“ und „Rhöndorf Station SSB“.

Linie HR im Halbstundentakt

Ab 1972 verkehrte die Linie HR während der Hauptverkehrszeiten morgens und abends alle 30 Minuten. Während für die einmal stündlich verkehrende Linie ein Bus ausreichte, war nun ein zweites Fahrzeug erforderlich.

Die Omnibusse mit den SSB-Nummern 7241, 7441 und 8341 waren baugleich mit den 1972, 1974 und 1983 beschafften Wagen der Stadtwerke Bonn (SWB). An den Anschriften und den Endziffern der Wagennummer („...41“) waren die Wagen als Eigentum der SBB zu erkennen.

Durch die kurze Streckenlän-

ge und geringen Betriebszeiten erbrachten die Wagen nur eine mäßige Laufleistung. Um diese zu erhöhen, wurden sie gelegentlich auch auf Buslinien der SWB eingesetzt. Im Gegenzug kamen zeitweise SWB-Busse auf der Linie HR zum Einsatz.

Die nächtliche Abstellung der Busse erfolgte jahrelang auf dem Gelände einer Möbelspedition in der Straße „Am Honnefer Kreuz“.

In den letzten Betriebsjahren nutzen die SSB dann den Betriebshof der RVK-Niederlassung in der Mülheimer Straße, der ehemaligen Kraftpoststelle des Postamtes Bad Honnef.

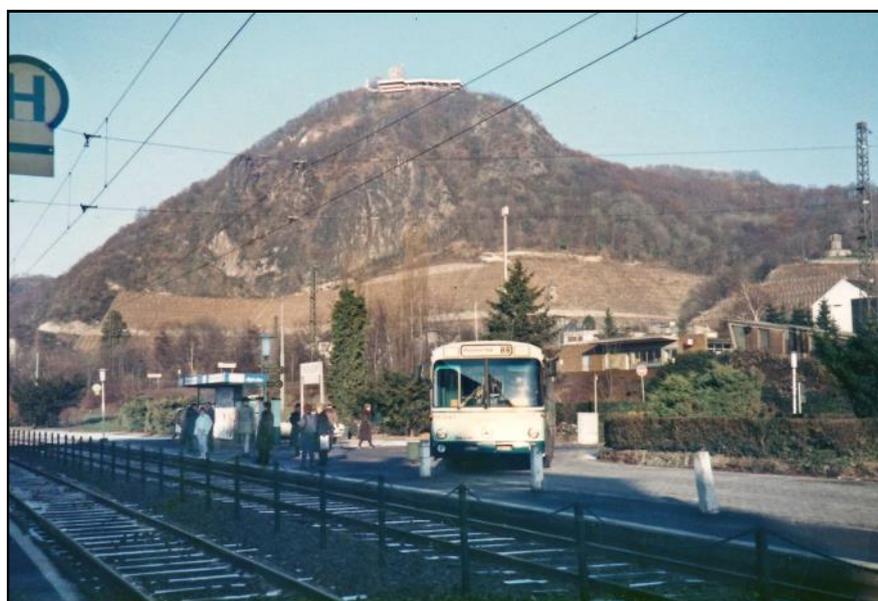
Neue Liniennummern

Mit Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) am 1. September 1987 erhielt die Linie HR (die in der internen Liniendarstellung der Stadtwerke Bonn (SWB) als Linie 48 bezeichnet wurde) die neue Liniennummer 664. Diese zeigte die Verknüpfung zur bisherigen Straßenbahnlinie H (SWB-intern: Linie 4)



Foto oben: Endhaltestelle Rhöndorf: SSB-Bus 7241 wartete am 31. März 1981 auf die Ankunft der Linie H aus Bonn. ■ Foto: Volkhard Stern

Foto unten: Ähnliche Szene am 30. Dezember 1985, diesmal mit Wagen 8341. ■ Foto: Ralf Th. Heinzel



Eingesetzte Fahrzeuge der SSB

Wagen-Nr. Reklame	Baujahr ausgemustert	HerstellerTyp Besonderheiten	Türen	Kennz. Verbleib
481 Zuntz Extra	1959 1972	Büssing/Emmelmann TU5	vM	BN-CH 66
482	1954 ca. 1964	Büssing/Emmelmann 4500T	vh	
483 Englebert Reifen	1959 1969	Mercedes Benz O 317	vM	BN-CH 21 SWEG Lahr
484	1963 1975	Büssing Senator	vM	BN-61?? Fa. Willms, Neunkirchen-Seelscheid
485 Kurfürsten Bier	1963 1975	Büssing Senator	vM	BN-6145 Fa. Kelm, Dernau
7241 Doornkaat/Polster Star	23.11.1972 1982	MB O 305 SL I	VM	BN-6168
7441 Kurfürsten Pils	07.10.1974 1985	MB O 305 SL I	VM	BN-6827
8341 Kurfürsten Kölsch	13.12.1983 1996	MB O 305 SL I	VM	BN-6380

Abkürzungen: vM (vorne/Mitte), vh (vorne/hinten), SL I (Standard-Linienbus, erste Generation)

(Tabelle: Volker Dibbern)



Auf dem RVK-Betriebshof Bad Honnef ist SSB-Wagen 8341 am 22. November 1989 neben den Bussen der RVK abgestellt.

■ Foto: Ralf Th. Heinzel



Foto oben: SSB-Wagen 7441 wurde am 23. April 1988 noch auf der Linie 664 eingesetzt. Der Bus ist hier auf dem Betriebshof der RVK in Bad Honnef zu sehen.

Foto unten: Am 27. Juli 1991 hat die RSVG den Betrieb der Linie 664 übernommen. Wagen 342 stand an diesem Tag an der Endhaltestelle Bad Honnef und wartet auf die Bahn der Linie 64 von Bonn. ■ Fotos: Ralf Th. Heinzel



an, die nun das Liniensignal 64 trug.

Zum Fahrplanwechsel am 27. Mai 1990 übernahm die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) mit ihren blau-weißen Busse den Betrieb der Linie 664. Die Linienkonzession lag aber weiterhin bei der SSB.

Die RSVG betreibt ihre Linien bis heute im VRS-Fahrplanbereich „5“. Als man am 6. Dezember 1991 die Straßenbahnlinie 64 auf die Stadtbahnlinie 66 umstellte, wurde die Buslinie folgerichtig in „566“ umbenannt.

Zum Fahrplanwechsel am 25. September 1994 ging die Konzession der Linie 566 auf die RSVG über und das SSB-Logo verschwand auch aus den Fahrplantabellen.

Kleinbusse und private Unternehmen

Nach Übernahme der Linie 566 entschied sich die RSVG für den Einsatz von Kleinbussen, die wegen des geringen Fahrgastaufkommens und der engen Straßenverhältnisse in Selhof

geeigneter schienen.

Nach Fahrgastbeschwerden, die unter anderem den Einsatz von Niederflurbussen forderten, setzte man dann wieder große Omnibusse ein.

Um den langen Anfahrtsweg vom RSVG-Betriebshof Sieglar zum Einsatzort zu vermeiden, vergab man die Leistungen an private Auftragsunternehmer (unter anderem an die Firmen Brenner, Lisa-Reisen, Wachenfeld und Wallmeroth).

Aktuelle Situation

Seit dem 11. Dezember 2005 fährt die Linie 566 die Stadtbahnhaltestelle in Bad Honnef nicht mehr an, die neue Endhaltestelle Drieschweg liegt im südlichen Gewerbegebiet.

Der Fahrplankontakt wurde werktags in der Hauptverkehrszeit auf zwanzig Minuten verdichtet. Interessanter Hintergrund: Dieser Linienweg und der passende Fahrplan basieren auf der Praktikumsarbeit eines Verkehrsingenieurs der Technischen Universität Dresden. (RH)



Foto oben: Ein Kleinbus der Firma Lisa-Reisen wurde im Oktober 1995 auf der Linie 566 eingesetzt, der Wagen wartete hier an der Endhaltestelle Rhöndorf. ■ Foto: Ralf Th. Heinzel

Foto unten: RSVG-Bus 350 stand am 28. Mai 2003 an der inzwischen modern gestalteten Endhaltestelle Rhöndorf. ■ Foto: Volkhard Stern



Das aktuellste Foto dieses Beitrags zeigt einen ehemaligen Bus der RSVG im ab dem Jahr 2000 verwendeten Farbleid. Inzwischen betreibt ihn die Firma Brenner als Auftragsunternehmer.

Als Linie 566 passierte er am 27. Januar 2018 die Marienkapelle in Rhöndorf.

■ Foto: Volkhard Stern



Der Posten auf dem Friedensplatz

Mitten in der Bonner Innenstadt, am Friedensplatz, war bis 1967 ein Bahnbediensteter für die ungestörte Vorfahrt der Siebengebirgsbahn verantwortlich – ohne eine Glocke wie sie das „Schellemännche“ in Bad Godesberg hatte, aber mit Fahne und Laterne. Anders als dieser Posten hatte er nicht nur für die gesicherte Durchfahrt der Bahn zu sorgen, sondern war auch wesentlicher Bestandteil einer Fahrordnung für die Bahnen am Friedensplatz und in der Friedrichstraße.

Als 1911 die Siebengebirgsbahn (SSB) ihren Verkehr aufnahm, gab es neben dem „Feurigen Elias“, dem Vorgänger der Vorgebirgsbahn, auf dem Friedensplatz bereits die städtische Straßenbahn nach Rheindorf und nach Beuel, die späteren Linien 1 und 2. Da die SSB in der

Friedrichstraße die Gleise der Linie 2 mitbenutzte und die der Linie 1 am Friedensplatz kreuzte, war es unerlässlich, die Fahrabläufe im Einzelnen, vor allem die Vorfahrt zu regeln.

Zuletzt 1943 war in den örtlich bedingten Vorschriften als Anlage zur

Dienstanweisung für den Fahrdienst der Straßenbahnen (DFStrab) die unbedingte Vorfahrt der Siebengebirgsbahn aus der Friedrichstraße in die Sterntorbrücke und umgekehrt festgelegt. Die Wagen der städtischen Bahn aus Richtung Rheindorf mussten 30 Meter vor der Gleiskreuzung halten,

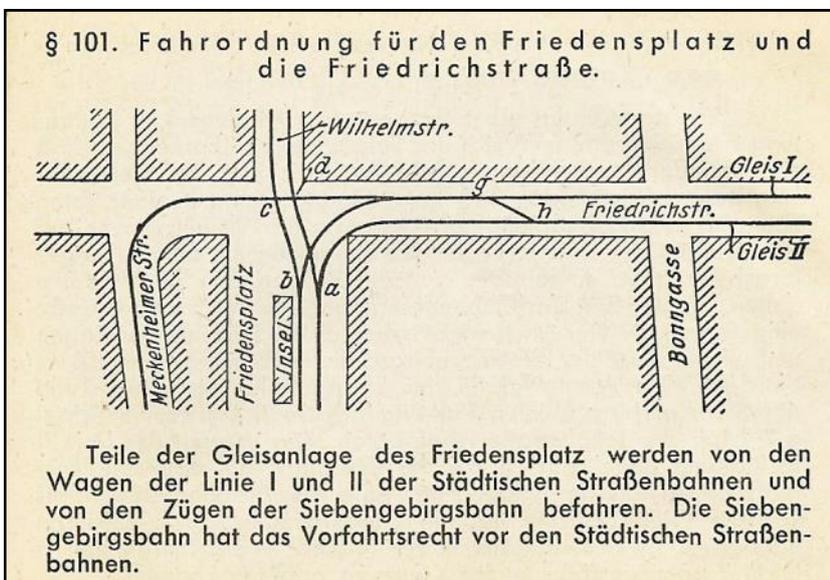


Foto oben:

Ein aus der Sterntorbrücke kommender Zug der Siebengebirgsbahn mit Triebwagen 11 und Beiwagen 65 wartet am 14. Juli 1954 an der Haltestelle Friedensplatz, während der Posten die bevorstehende Vorfahrt des SSB-Zugs sichert.

■ Foto: Eduard Bouwman, Sammlung Reiner Bimmermann.

Grafik links:

Fahrordnung und Gleisplan als Anlage zur Dienstanweisung für den Fahrdienst der Straßenbahnen (DFStrab), gültig ab 1. Januar 1943.

■ Grafik: Sammlung Dr. Frank Mlosch



Nochmal die Haltestelle Friedensplatz in der Sterntorbrücke, hier im Sommer 1962 mit einem Wagen der Linie H.

Nachdem er die Gleise der Linie 1 gekreuzt hatte, fuhr auf dem linken Gleis (Gleis I) in die Friedrichstraße ein.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

wenn der Signalposten mit roter Flagge oder bei Dunkelheit mit rot abgeblendeter Laterne zu sehen war. In der Gegenrichtung mussten die Wagenfahrer am Friedensplatz vor der abzweigenden Weiche zur Friedrichstraße die Durchfahrt der Siebengebirgsbahn in jede Richtung abwarten. Dies galt für beide städtische Linien in Richtung Rheindorf und Beuel.

Aufgabe des Postens war es auch, die Weiche im nördlichen Gleis der Friedrichstraße zur Sterntorbrücke oder zum Friedensplatz hin umzustellen. In der Gegenrichtung fuhr die Siebengebirgsbahn auf dem linken Gleis bis zur Einmündung Jakobstraße, der heutigen Kesselgasse, wo sie auf das rechte Gleis wechselte. Dort befand sich an der Giebelwand

der gegenüber liegenden Häuserreihe eine Signalanlage, mit der der Posten die Einfahrt in das nördliche Gleis zur Sterntorbrücke regeln konnte. Das Signal mit einem roten und einem grünen Licht galt nur für die Züge der Siebengebirgsbahn. Vor dem Gleiswechsel an der Jakobstraße mussten sich die Wagenführer vergewissern, dass das Signal grünes Licht zeigte.

Dem Personal der städtischen Straßenbahn war dagegen vorgeschrieben, dort anzuhalten, wenn sie einen Zug der SSB entgegen kommen sahen. Sie durften erst weiter fahren, wenn dieser in das Gegengleis eingefahren war.

Auch die Straßenbahnen der Linie 2 vom Friedensplatz nach Beuel mussten erst die Durchfahrt der Siebenge-

birgsbahn auf dem linken (nördlichen) Gleis I abwarten, weil eine Parallelfahrt verboten war und die Einfahrt in die Friedrichstraße erst bei einem Abstand von mindestens 50 Metern zu einem vorfahrtberechtigten SSB-Zug gestattet war.

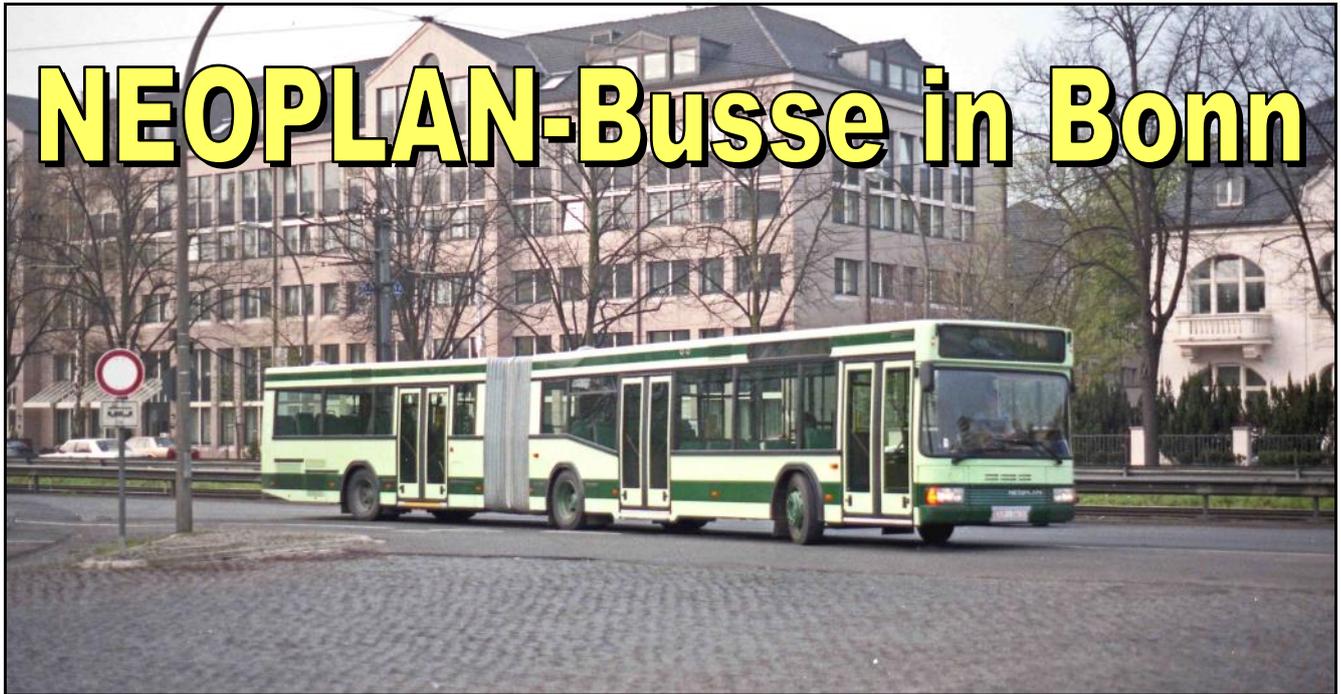
Der Posten gehörte zum Personal der SSB. Er hielt sich in einem Dienstraum der damaligen Wartehalle auf dem Friedensplatz auf, nach deren Abriss in einer kleinen Bude. Seine Aufgaben nahm er über 55 Jahre wahr. Erst als die Straßenbahn im März 1967 aus Friedrichstraße und Sterntorbrücke in die heutige Oxfordstraße verlegt wurde, gab es keinen Posten am Friedensplatz mehr. (FM)

Wagen 104 (links im Bild) auf Linie 1 muss am 5. August 1964 dem Dienstwagen aus Richtung Beuel die Vorfahrt lassen.

Der Posten (in Höhe des Dienstwagens) geht mit eingekrollter Fahne auf das an der Hauswand abgestellte Weicheneisen zu, um hinter dem abbiegenden Wagen die Weiche Richtung Sterntorbrücke umzustellen.

■ Foto: Rolf Löttgers, Sammlung Axel Reuther





NEOPLAN-Busse in Bonn

Die niederflurigen Gelenkbusse von NEOPLAN waren 1993 eine Sensation in Bonn, blieben aber eine Ausnahme in der von MAN und Mercedes-Benz dominierten Busflotte der Bonner Stadtwerke.

Die großen Nutzfahrzeughersteller bauten bis zu den 1950er Jahren nur selten eigene Omnibusse. Viele Aufbauhersteller erledigten dies, ganz nach den individuellen Wünschen der jeweiligen Verkehrsbetriebe. So gab es in Bonn eine Reihe von Bussen der Firmen Emmelmann und Ludewig. Beide Firmen arbeiteten eng mit den Büssing-Werken zusammen.

Ab 1969 änderte sich das Bild in Bonn. Durch die Einführung des VÖV-Standard-Linienbusses wurden die Fahrzeuge sehr ähnlich und unterschieden sich nur in Details. Die großen Nutzfahrzeughersteller produzierten ihre Omnibusse nun komplett selbst und verdrängten die Karosseriehersteller mehr und mehr aus dem Omnibusmarkt. Zwei Hersteller, die Firma Kässbohrer mit ihren Setra-Bussen und die Firma NEOPLAN

hielten sich mit alternativen Konzepten zum Standardbus im Markt. Beide Unternehmen zeichneten sich durch interessante, zukunftsweisende Entwicklungen aus.

Bis zum Jahr 1978 waren bei den Stadtwerken Bonn (SWB) bereits 206 Standardbusse, davon elf Gelenkswagen, im Einsatz, die überwiegend in der Bonn typischen weiß-/moosgrünen Farbe lackiert waren.



Foto oben:

Am 15. April 1993 biegt ein funkelneuer NEOPLAN-Gelenkbus vom Werk Pilsting (Niederbayern) kommend von der Godesberger Allee in den SWB-Betriebshof Friesdorf ein. Der Bus trägt noch das Überführungskennzeichen DGF-04130.

■ Foto: Volkhard Stern

Foto links:

Auf der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) 1979 in Hamburg stellte NEOPLAN den niederflurigen N 814 vor. Der 1978 gebaute Bus war in München zugelassen, nach der IVA wurde er in Bonn von der Firma Decker im Auftrag der SWB eingesetzt.

■ Foto: Volker Dibbern

Daneben setzten die SWB seit den 1970er Jahren den Stadtwerken Bonn ein hoher Anteil von auf vielen Linien Auftragsunternehmen ein. Gerade bei diesen Firmen, die aus Kostengründen oft gebrauchte Vorführwagen erwarben, tummelten sich einige außergewöhnliche Bustypen.

Bei der Hamburger Hochbahn entwickelte man Mitte der 1970er Jahre den Standardbus II und einen Schubgelenkbus. Auch die Firma NEOPLAN war hier nicht untätig: Durch den Bau von Flughafen-Vorfelddbussen hatte man bereits Erfahrungen gewonnen, die für einen raschen Fahrgastwechsel (oder besser Fluggastwechsel) sorgten. In diesen Bussen mussten Fahrscheine weder verkauft noch überprüft werden, so konnten der Fahrerplatz sowie Motor- und Antriebseinheit vom Fahrgastbereich getrennt und sowohl die Ein- wie auch Ausstiege ebenerdig gehalten werden.

Niederflurbusse

Diese Idee wurde 1977 für die Stadtlinienbusse übernommen. Mit einer Tiefrahmen-Vorderachse erreichte man vom vorderen Einstieg bis zur Antriebs- einheit im Heck einen ebenen Wagenboden, die Fußbodenhöhe lag bei 30 Zentimetern. Eine Revolution im Omnibusbau!

Von diesem NEOPLAN N 814 Niederflur wurden insgesamt 14 Fahrzeuge gebaut. Zwischen 1978 bis 1980 waren drei dieser Niederflurbusse bei den Auftragsunternehmen Decker und Töpfer auf Bonner Linienwegen im Auftrag der SWB unterwegs.

Leider hatten diese Wagen einen gravierenden Mangel: Das Fahrzeugdach hätte, wie es heute bei den Low-Entry-Bussen üblich ist, angehoben werden müssen. So aber konnten die hinteren Sitzbänke entweder nur in gebückter Haltung oder mit eingezogenem Kopf erreicht werden. Diese Einschränkung verhinderte eine Serienproduktion des Fahrzeugs.

Es sollte noch zehn Jahre dauern, bis die Omnibusindustrie serienreife Niederflurbusse anbieten konnte. Die Entwicklung ging in eine andere Richtung: Bei Bussen mit automatischem Getriebe entfiel das Schaltgestänge, dadurch konnte der Wagenboden extrem niedrig gehalten werden.

Die Firma MAN war über Karosseriefirmen in Berlin maßgeblich am Bau



Zur Großveranstaltung „Rhein in Flammen“ im Mai 1993 war der SWB-Gelenkbus 9235 als Verstärkungsfahrt der Linie 610 zwischen Bad Godesberg Mitte und dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Bonn eingesetzt. Das obere Foto zeigt ihn an der Godesberger Haltestelle Am Kurpark, das Foto in der Mitte wurde am Bonner ZOB aufgenommen. ■ Fotos: Volker Dibbern

Foto unten: Wagen 9232 wartete am 24. September 1994 als Linie 63 (Stadtbahn-Ersatzverkehr) an der Godesberger Stadthalle. ■ Foto: Volkhard Stern





von Doppeldeckerbussen beteiligt. Um im unteren und oberen Wagen-deck Stehhöhen von knapp 2 Metern zu erreichen, wurde der Wagenboden bis auf das untere Rahmengestell abgesenkt, so dass ein Einstieg vom Bürgersteig aus ohne Stufen möglich wurde.

Die Münchener Verkehrsbetriebe bestellten bei MAN Niederflur-Eindeckerbusse. Nach und nach verbesserte sich dieser Fahrzeugtyp bis zur Serienreife, so dass Mercedes-Benz nachziehen musste. NEOPLAN blieb ebenfalls nicht untätig und bot serienreife Niederflurbusse an, bei denen die Stehhöhen im hinteren Wagenteil nun ausreichend waren. Die Idee, nur noch Niederflurfahrzeuge zu beschaffen, setzte sich wegen der fortschreitenden Entwicklung bei den Herstellerfirmen durch.

NEOPLAN-Gelenkbusse in Bonn

In Bonn begann die Zeit der Nieder-

flurbusse 1992/93: Vier dreitürige und 25 zweitürige MAN NL 202 standen als Solowagen zur Verfügung. Niederflur-Gelenkbusse mit niedrigen Front-Scheiben und ohne Sitzplatz-Podeste boten aber weder Mercedes noch MAN an. Das war die Chance für NEOPLAN, die bereits Vorgängermodelle an die Kölner Verkehrsbetriebe geliefert hatten.

Bei der Entwicklung des NEOPLAN N 4021 NF hielt sich der Hersteller genau an die Vorgaben des VÖV, konnte aber durch seine früheren Prototypen in sehr kurzer Zeit einen geeigneten Niederflur-Gelenkbus fertigen. Gemeinsam mit den Kölner Verkehrsbetrieben bestellten die SWB 15 solcher Ungetüme, von denen Bonn fünf Stück erhielt.

Die Wagen wiesen eine weitere Besonderheit auf: Sie waren mit dem Energierückgewinnungs-System „Cumulo“ ausgestattet. Das funktio-

nierte so: Beim Bremsen wurde das Getriebe entkuppelt und stattdessen von der Hinterachse eine Hydraulikpumpe angetrieben, die Öl in einen Druckspeicher pumpt. Beim Anfahren wurde das Ganze umgedreht: Die vom Öl Druck im Druckspeicher gespeiste Pumpe fungierte solange als „Motor“, bis das Getriebe wieder zugeschaltet wurde.

Die NEOPLAN-Busse mit dem SWB-Nummern 9230 und 9232 bis 9235 (die Nummer 9231 blieb für einen Reisebus frei) konnten Ende April 1993 geliefert werden und standen damit zur Großveranstaltung „Rhein in Flammen“ im Mai 1993 zur Verfügung. Das Rückgewinnungssystem jedoch funktionierte nicht richtig, daher wurde es schon nach kurzer Zeit abgeschaltet und demontiert. Weil aber die Getriebeübersetzung darauf abgestimmt war, blieben die fünf NEOPLAN beim Anfahren immer „lahme Enten“ und waren deshalb bei den Fahrern unbeliebt. Eine elektronische Haltestellenansage wurde 1996 nachgerüstet.

Rund zehn Jahre, bis 2004, war das NEOPLAN-Quintett in Bonn unterwegs. Es blieb bei dieser einen Beschaffung von Bussen des Herstellers aus dem niederbayerischen Pilsting.

(VD)



NEOPLAN-Gelenkbusse warteten am-21. November 2003 im Betriebshof Friesdorf auf den nächsten Einsatz:

Foto oben:
der grüne SWB-Wagen 9232,

Foto links:
der SWB-Wagen 9230 mit Ganzreklame „Deutscher Herold“, die er seit drei Jahren trug.

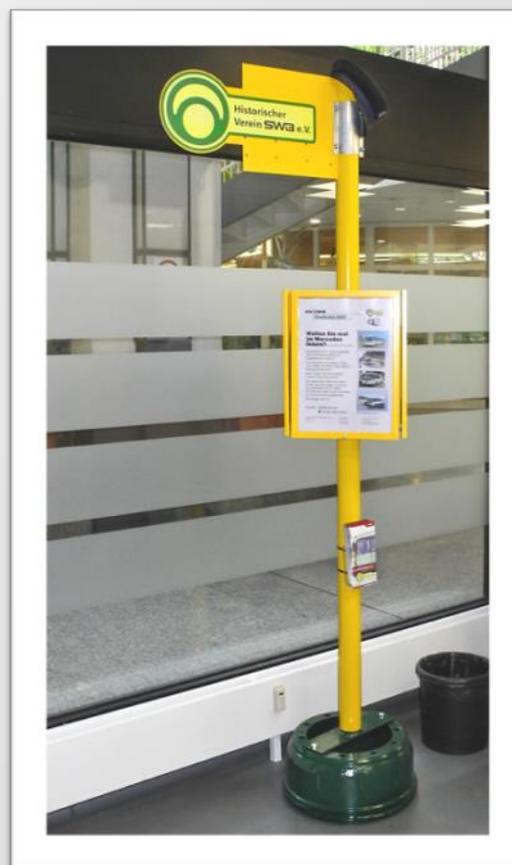
■ Fotos: Volkhard Stern

Haltestellen Collage

Mit dieser Ausgabe beginnen wir eine Serie von Collagen zum Thema Bonner Haltestellenschilder.

Fotos rechts und unten links: Zu Beginn zeigen wir aktuelle Fotos einer Sammlung ausgedienter Haltestellenschilder, die der Zweite Vorsitzende des HVSWB e.V., Claus Lesclinier, zusammengetragen hat. Sie wurden am 18. Februar 2018 aufgenommen.

■ Fotos: Volkhard Stern



Ein ehemaliges Haltestellenschild dient nun als Werbeträger für den HVSWB e.V. Anstelle eines Aushangfahrplans wird auf Veranstaltungen des Vereins hingewiesen. ■ Foto: Volkhard Stern



Der abgestellte Wagen 9808, einer der letzten grünen Bonner Niederflurbusse, in der Untersuchungshalle des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf, 9. Dezember 2017.

■ Foto: Harald Flux

Grüner Niederflerbus für den HVS**WB**

Verein erwirbt zweiten Omnibus

Der wachsende Einsatz unseres Vereinsbusses 8603 für Vereinsfahrten belastet das über dreißig Jahre alte Fahrzeug zunehmend. Um weiterhin Verkehrsgeschichte durch historische Fahrzeuge zeigen zu können, erwarb der Verein den ehemaligen Bonner Niederflerbus 9808.

Nach Prüfung mehrerer Angebote bot sich der Erwerb eines Niederflerbusse der Stadtwerke Bonn (SWB) an. Es handelt sich um den Niederflerbus 9808 vom Typ Mercedes-Benz O 405 N2, einen Standardbus der zweiten Generation, erstmals zugelassen am 28. Oktober 1998.

Der Bus gehört zu einer Beschaffungsserie von 25 Fahrzeugen, die letztmalig in der eleganten Bonner Farbgebung Weißgrün mit moosgrünen Absetzstreifen geliefert wurden. Nur zwei Busse dieser Serie, die Wagen 9824 und 9825, er-

hielten nachträglich eine aktuellere Lackierung in Silber mit roten Absetzstreifen.

Die ersten drei „98er“ wurden 2013 ausgemustert, im Jahr darauf folgten weitere 15 Omnibusse. Anfang 2015 stellten die SWB nochmals fünf Wagen ab.

Erhalten blieben die Wagen 9807 und 9808, die den aktuellen Abgasnormen angepasst worden waren.

Technische Mängel zwangen die SWB zum Abstellen beider Busse im Dezember 2017.

Ein sachkundiges Vereinsmit-

glied untersuchte den am besten erhaltenen Wagen 9808 und erstellte ein Mängelliste. Ein Kfz-Sachverständiger ermittelte einen Verkaufswert von 500 Euro. Daraufhin beschloss der Vereinsvorstand, den Bus zu erwerben. Die Mitgliederversammlung stimmte dem Kauf zu.

Reparaturen und notwendige Ausbesserungen sollen wieder in der Werkstatt der Stadtwerke Wuppertal durchgeführt werden. Hier wurde von 2012 bis 2014 unser Vereinsbus 8603 restauriert. (HF)

Mitgliederversammlung 2018

Die Mitgliederversammlung ist das oberste Vereinsorgan des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB).

Um die Aufgaben und Pflichten dieser Versammlung wahrnehmen zu können, tra-

fer wurden beide durch die Mitglieder entlastet.

Turnusgemäß waren vier Präsidiumsmitglieder und die beiden Kassenprüfer neu zu wählen. In ihren Ämtern bestätigt wurden Claus Lescrinier (2. Vorsitzender), Martin Wolf (Schatzmeister), Andreas Engels (2. Beisitzer), Volker Dibbern (3. Beisitzer) sowie Dr. Frank Mlosch und Klaus-Rainer Nagel (Kassenprüfer).

Ein Antrag eines Vereinsmitglieds lag der Mitgliederversammlung vor, in dem der Erwerb des SWB-Niederflurbusses 9808 gefordert wurde. Daran schloss sich eine längere, konstruktive Diskussion an. Die Mitgliederversammlung beschloss

mehrheitlich den Kauf dieses Omnibusses.

In der Versammlung konnten die Mitglieder Umfragebögen abgeben, in denen nach den Interessen der Vereinsmitglieder gefragt wurde. Über die Auswertung werden wir berichten (HF)



■ Foto: Harald Flux

fen sich 27 Vereinsmitglieder am Donnerstag, 8. März 2018, in der Kantine des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf.

Pünktlich um halb sieben Uhr abends eröffnet Thomas Nehiba, 1. Vorsitzender des Vereins, die Versammlung. Nach den Berichten des Präsidiums und der Kassenprü-

Tagebuch

Mit Bahn und Bus auf Tour

Entlang der ehemaligen SSB-Linie HR Bad Honnef - Rhöndorf



■ Grafik: Harald Flux

Zweimal musste der Termin verschoben werden - nun sind wir gefahren: Am Samstag, 17. März 2018, bei usseligem Wetter, ging die erste Fahrt des Jahres mit dem Vereinsbus 8603 nach Bad Honnef und Rhöndorf, entlang der ehemalige SSB-Buslinie HR, der heutigen RSVG-Linie 566.

Leider nur acht Interessierte lauschten den Erinnerungen und Informationen unseres Fahrers, Ralf Th. Heinzl, der viele Jahre zuvor selbst auf dieser Linie fuhr.

Mehr über die Linie HR ist auf Seite 2 zu lesen. (HF)



HVSWB-Bus „8603“ hielt am 17.. März 2018 an der Endhaltestelle der Linie 566, der ehemaligen Linie HR, in Rhöndorf.

■ Foto: Harald Flux



General-Anzeiger Bonn, 1949

Sammlung Volkhard Stern

Straßenbahn über Viktoriabücke?

Kein regelmäßiger Verkehr — Schienen dienen nur als „Einfahrtgleise“



Mit Interesse verfolgen die Anwohner des Hochstadtenringes das Verlegen von Straßenbahnschienen über die Rampe der Vik-

toriabücke. Nach allen bisherigen Mitteilungen soll aber keine Straßenbahnlinie mehr über die Brücke geführt werden. Das stimmt nach wie vor. Die Gleise, die zur Zeit verlegt werden, dienen nur als „Einfahrtgleise“, wie die städtischen Verkehrsbetriebe mitteilen. Ueber die Viktoriabücke sollen die Straßenbahnen den Weg zur Wagenhalle nehmen, wenn einmal aus irgendwelchen Gründen die Unterführung an der Poppelsdorfer Allee nicht benutzbar ist. Man hofft, daß es nach der Fertigstellung der Brücke auch möglich sein wird, die fehlenden Geleisstücke über den Wittelsbacher Ring bis zum Beethovenplatz wieder einzubauen.

Umsteigen zwischen allen Verkehrsmitteln?

Die Frage nach Umsteigefahrscheinen von Fernbahnen und Omnibussen auf die Straßenbahnen und umgekehrt wurde in der letzten Stadtverordnetensitzung angeschnitten. Die Ausgabe solcher Scheine ist aber aus technischen und finanziellen Gründen schwerlich möglich. Bei den Verkehrsbetrieben handelt es sich um verschiedene selbständige Unternehmen, die finanziell voneinander unabhängig sind. Es ist deshalb schwer zu klären, wer die Kosten der Fahrt nach dem Umsteigen zu tragen hätte. Andererseits aber müßte jeder Schaffner die gesamten Fahrscheine, die im Bonner Bezirk ausgegeben werden, stets bei sich führen.

Omnib. BVG - Arb. 25.8.

Terminkalender

Anmeldungen bitte auf unserer Homepage unter „www.hvswb.de“

16. Juni 2018 Fahrt mit dem Vereinsbus 8603 entlang des Linienwegs der ehemaligen Linie 630, die 1994 Bonns längste Linie war.

12. August 2018 „40 Jahre Linie 16“ - Ausstellung in Wesseling und Stadtbahnwagenfahrt entlang des Linienwegs

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) bekanntgegeben.