

HV SWB

aktuell



Nr. 3/2018

11. Jahrgang

Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

40 Jahre Stadtbahn-Linie 16



Info-Treff für Mitglieder

jetzt mit
festen
Terminen!

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.

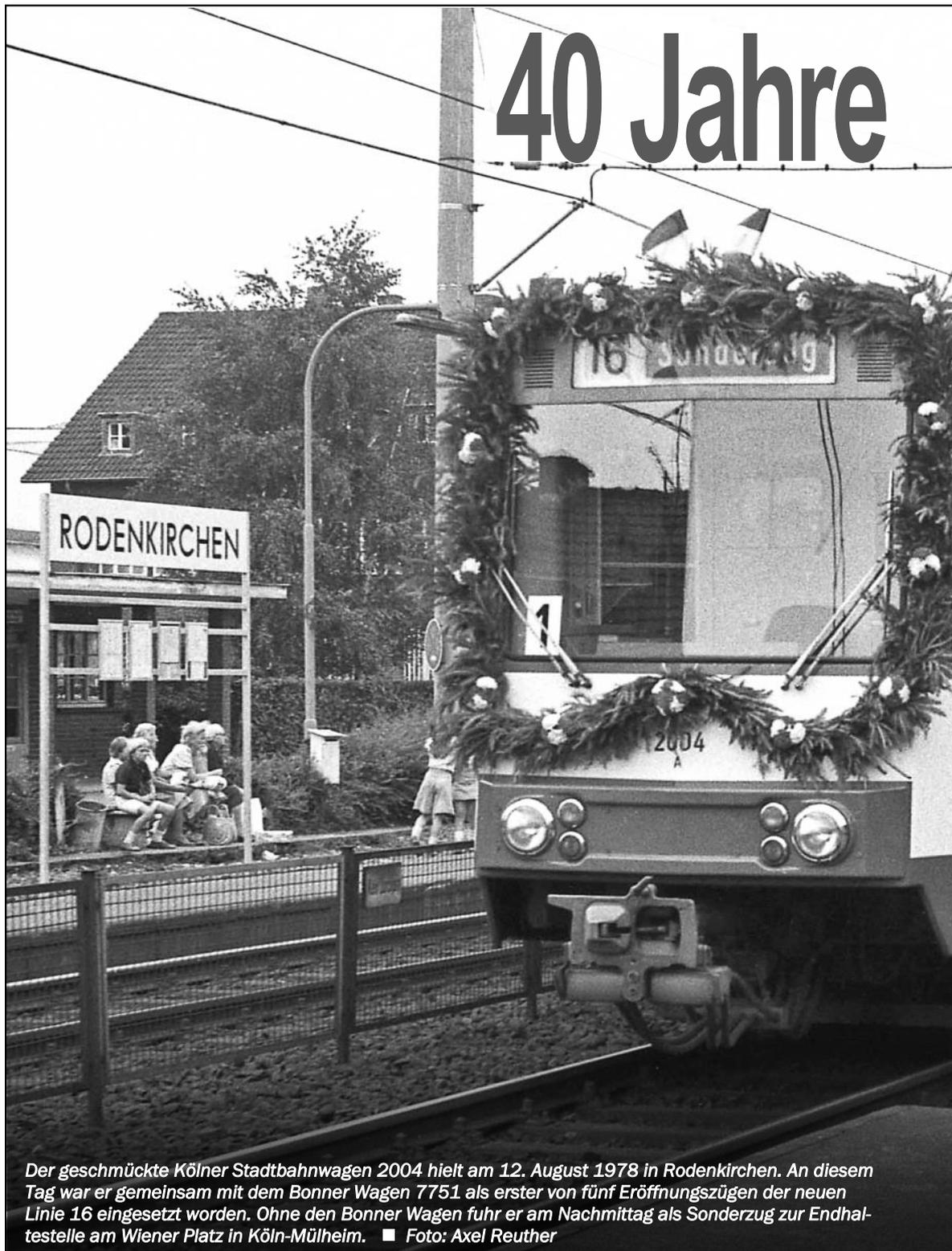
TITELSEITE

40 Jahre Stadt- bahn-Linie 16



*Jubiläums-
Sonderzug mit
SSB-Triebwagen
7577 am 12. Au-
gust 2018 im
SWB-Betriebshof
Bonn-Dransdorf.*

■ *Foto:*
Harald Flux



Der geschmückte Kölner Stadtbahnwagen 2004 hielt am 12. August 1978 in Rodenkirchen. An diesem Tag war er gemeinsam mit dem Bonner Wagen 7751 als erster von fünf Eröffnungszügen der neuen Linie 16 eingesetzt worden. Ohne den Bonner Wagen fuhr er am Nachmittag als Sonderzug zur Endhaltestelle am Wiener Platz in Köln-Mülheim. ■ Foto: Axel Reuther

Am 12. August 1978 begann der sogenannte Vorlaufbetrieb der neuen Stadtbahnlinie 16. Mit ihr wurden die beiden Großstädte Bonn und Köln verbunden, indem

die Strecke der Rhein-
uferbahn der Köln-Bonner
Eisenbahnen AG (KBE) in
die innerstädtischen Stra-
ßen- und Stadtbahnnetze
der Stadtwerke Bonn,
Verkehrsbetrieb (SWB)

Stadtbahn-Linie 16



*RECHTS:
Der erste Eröffnungszug legte am 12. August 1978 auf der Fahrt nach Bonn einen kurzen Zwischenhalt in Wesseling ein.*

■ Foto: Archiv KBEF



und der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) eingeführt wurde. Der Ausbau dauerte rund zweieinhalb Jahre und hatte bis zum Eröffnungstag 81 Millionen DM gekostet.



Zwei planmäßige Stadtbahnzüge mit den Kölner Wagen 2010 und 2014 begegneten sich am Eröffnungstag in Godorf.

Die niedrigen Bahnsteige wurden erst 1990 auf die heute üblichen 90 Zentimeter erhöht, eine Unterführung verband beide.

Links hinten ist das schon lange abgerissene Empfangsgebäude zu sehen.

■ Foto:
Axel Reuther

Viel früher als in den Einladungen angezeigt gab der Oberbürgermeister von Köln am Samstag, 12. August 1978, in der U-Bahn-Station „Ebertplatz“ das Abfahrtsignal für den ersten Zug der neuen Stadtbahnlinie 16. Weil der aus den geschmückten Wagen 7751 (SWB) und 2004 (KVB) bestehende Sonderzug deshalb schon eine halbe Stunde früher im Betriebshof Friesdorf ein-

traf, kam der Bonner Oberbürgermeister gerade noch rechtzeitig zum Festakt.

Es gab noch vier weitere Eröffnungszüge für die zahlreichen Ehrengäste – zwei Doppelzüge stellten die SWB, jeweils einen die KBE und die KVB.

Um 11.25 Uhr fuhr der erste planmäßige Zug ab „Wiener Platz“ in Köln, während in Bonn der reguläre Verkehr ab „Rheinallee“ um

12.11 Uhr aufgenommen wurde. Am Eröffnungstag konnte jeder für 1,50 DM die Stadtbahn für eine Fahrt nutzen. Ab 15 Uhr musste sogar wegen des großen Andrangs der Fahrplan auf einen 7,5-Minuten-Abstand verdichtet werden.

Die neue Verbindung hatte mehr als 50.000 Bonner und Kölner zum Ausprobieren angelockt.

Bonner Stadtbahnzug mit den Wagen 7452 und 7451 am Eröffnungstag kurz vor der Haltestelle Schönhauser Straße.

Die Stadtbahngleise entlang des Kölner Rheinufers schwenkten hier von der alten Trasse entlang des Oberländers Ufers auf das Gelände des Hafenbahnhofs des Kölner Rheinhafens ein.

■ Foto:
Axel Reuther

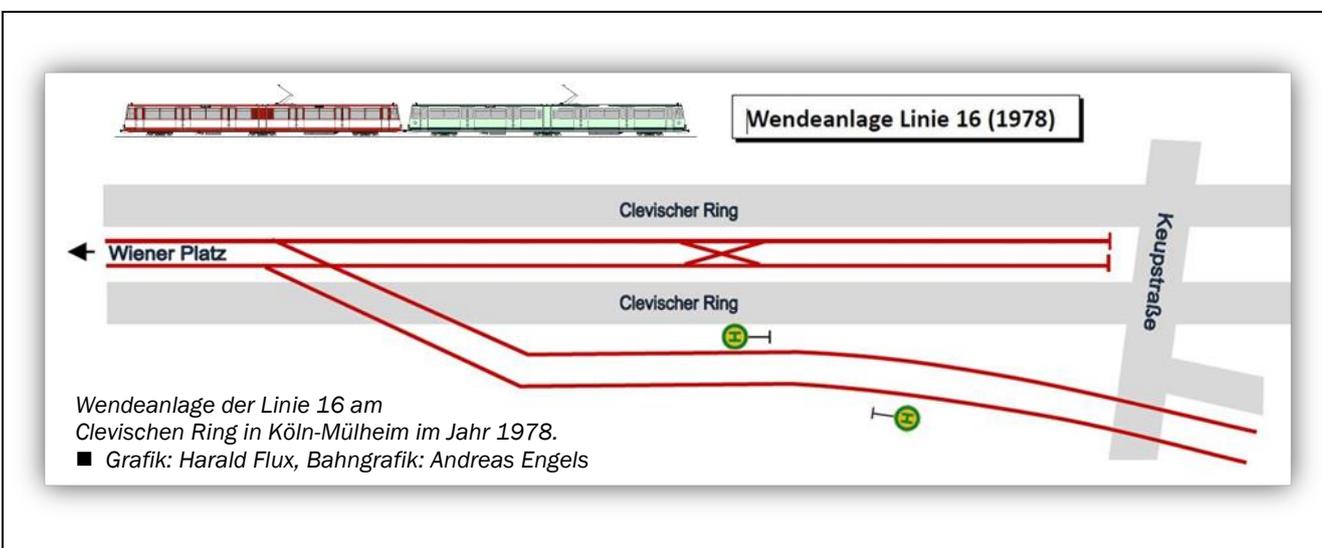


Endhaltestelle Rhein-
allee in Bonn-Bad
Godesberg im Okto-
ber 1984. Hier wen-
deten von 1975 bis
1994 die Stadtbahn-
züge der Bonner Li-
nie 3 (links) und der
Linie 16.
Hinter dem Betriebs-
gebäude in Bahn-
steigmitte lag bis
1976 das Gleis, auf
dem die Züge der
Straßenbahnlinie 3
von Mehlem enden-
ten.

■ Foto: Harald Flux



Ein Bonner und ein Kölner Stadtbahnzug am 12. August 1978 als Linie 16 in der Wendeanlage am Clevischen Ring in Köln-Mülheim. Die Gleise der Wendeanlage waren Reststücke der ehemaligen Strecke nach Schlebusch, die schon 1962 durch eine neue Strecke entlang der Marktgrafenstraße ersetzt wurde. Rechts hinter den Bauwagen ist die geänderte Streckenführung mit der Haltestelle Keupstraße zu sehen, an der Straßenbahnlinien 4 und 11 hielten. ■ Foto: Axel Reuther



Kürzere Fahrzeit, mehr Halte

Wer am 12. August 1978 nicht mit der neuen Stadtbahn-Linie 16 gefahren war, konnte die Fahrt schon am ersten normalen Werktag nachholen.

Wenn man sich am Montag, 14. August 1978, für eine Abfahrt um 8.56 Uhr von der „Rheinallee“ entschieden hat, bringt die Linie 16 zunächst nichts Neues: Bis zum Hauptbahnhof verkehrt sie auf den Gleisen, die seit 22. März 1975 von der Linie U3/3 befahren werden.

Da der neue Nahverkehrsbahnhof „Hauptbahnhof“ noch nicht fertig-

gestellt ist, kann der spätere Haltestellenbereich nur auf einem Tunnelgleis durchfahren werden. Von hier aus gelangt die Stadtbahn über eine Rampe auf die Strecke der KBE.

Jetzt geht es wie vormals mit der Rheinuferbahn über Wesseling nach Köln. Am „Ubierring“ folgt die neue „16“ einem Teil der ehemaligen KVB-Straßenbahnlinie 16 über die Ringe bis zum Barbarossaplatz.

Hier beginnt die Rampe zum U-Bahn-Tunnel. Die Fahrt führt über „Dom/Hauptbahnhof“ zum „Ebertplatz“, wo wieder die Stre-

cke der ehemaligen Kölner „16“ erreicht wird. Nach der Fahrt vorbei am Zoo über die Mülheimer Brücke kommt die Stadtbahn schließlich an ihrer Endhaltestelle „Wiener Platz“ mit der Wendeanlage am Clevischen Ring an.

Insgesamt 48 Haltestellen wurden angefahren, davon 17 in Bonn, drei im Rhein-Sieg-Kreis, vier im Erftkreis und 24 in Köln. Die Stadtbahn brauchte dafür 79 Minuten.

Von der „Rheinallee“ bis zum „Wiener Platz“ galt ein einheitlicher Fahrausweis, der 4,50 DM kostete.



Rheinallee:

Nur noch wenige Meter, dann hatte der SWB-Wagen 328 mit einem Zug der Linie 3 die neue Endhaltestelle „Rheinallee“ erreicht.

Als das Foto am 5. Dezember 1976 entstand, hielten die Mehlemer Bahnen schon über ein Jahr lang nicht mehr vor dem Wartehäuschen. Drei Wochen später fuhr hier keine Straßenbahn mehr.

■ Foto: Manfred Schorn

Rheinuferbahnhof:

Der Zug der Bonner Linie 3 hatte den Rheinuferbahnhof erreicht. Rechts stand der KBE-Triebwagen zur Weiterfahrt nach Köln bereit. Die Szene wurde um 1973 fotografiert

■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern



Köln-Marienburg:

Der KBE-Personenzug nach Köln hatte eben die Haltestelle Marienburg verlassen. Der wartende KVB-Triebwagen der alten Linie 16 befuhr anschließend den geraden Gleisstrang, um an der Haltestelle Militärringstraße zu halten. Die benachbarten Haltestellen waren nur durch die nach Rodenkirchen führende Hauptstraße (heute Heinrich-Lübke-Ufer) getrennt.

Die Aufnahme entstand am 11. August 1978, einen Tag vor der Umstellung auf Stadtbahnbetrieb.

■ Foto: Axel Reuther

**Köln-Mülheim:**

KVB-Achtachser 3752, am 11. August 1978 als Linie 16 nach Rodenkirchen eingesetzt, überquerte vom Wiener Platz kommend die Mülheimer Brücke. Etwa dort, wo im Hintergrund Hochbauten zu sehen sind, ist der Wiener Platz zu lokalisieren.

■ Foto: Axel Reuther

Zehn Jahre zuvor, ehe der Bau der U-Bahn in Bonn Auswirkungen auf die Streckenführung der Straßenbahn Bonn-Bad Godesberg-Mehlem hatte, sah eine Reise von Bonn-Bad Godesberg nach Köln-Mülheim noch anders aus.

Wer am 14. August 1968 morgens eine solche Fahrt unternehmen wollte, konnte um 9.02 Uhr an der Haltestelle „Rheinallee“ in einen Zug der Linie GM einsteigen. An ihrer Endstation „Bonn, Rheinuferbahnhof“ ging es mit 12 Minuten Umsteigezeit in einem Schnellzug der Rheinuferbahn nach Köln.

Um 9.59 Uhr war er in Köln-Ma-

rienburg – es blieben drei Minuten Zeit, in die KVB-Linie 16 umzusteigen, deren Haltestelle „Militärringstraße“ in unmittelbarer Nachbarschaft lag. Die Fahrt zum „Wiener Platz“ über die Ringe war nach weiteren 35 Minuten beendet. Sie hat damals insgesamt 93 Minuten gedauert und drei verschiedene Fahrausweise waren notwendig.

Die Beschränkung auf einen für die gesamte Strecke geltenden Fahrausweis war schon ein großer Vorteil, auch wenn von 1972 an in Einzelfällen mit tariflichen Vereinheitlichungen von SWB und KBE sowie KBE und KVB begonnen worden war.

Beim Vergleich der Fahrzeiten war die neue Stadtbahn um 14 Minuten schneller, obwohl sie zusätzlich an den Haltestellen hielt, an denen damals der Schnellzug durchgefahren ist. Allerdings hatte die längere Fahrzeit im Jahre 1968 ihre Ursache in den Umsteigezeiten, die genau ebenso viele Minuten betrug.

Zieht man allerdings die Fahrzeiten eines KBE-Personenzugs zum Vergleich heran, der zwischen Bonn und Köln öfter hielt, fiel der Fahrzeitgewinn der neuen „16“ deutlicher aus. Die Fahrt dauerte 14 Minuten länger, sodass die neue Stadtbahn insgesamt 28 Minuten schneller war.

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

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

Am 7. Januar 1978 hielt ein Doppelzug, bestehend aus KVB-Wagen 2004 und einem Bonner Fahrzeug, als Linie U3 zum Hauptbahnhof an der Haltestelle Wurzerstraße.

■ Foto: Axel Reuther



Planung der Stadtbahnstrecke

Verbesserte Verkehrstarife und höhere Reisegeschwindigkeiten standen bei der Planung einer durchgehenden Schienenverkehrsverbindung zwischen dem Süden Bonns und dem Norden Kölns dennoch nicht im Vordergrund.

Schon die KBE hielt eine Steigerung der Fahrgastzahlen nur für möglich, wenn ihre Strecken in die innerstädtischen U-Bahn-Netze von Köln und Bonn verlängert würden. Sie hatte vor, mit eigens für diesen Zweck zu bauen-

den Fahrzeugen in die Tunnel einzufahren. Doch dazu kam es nicht.

Bereits in ihrem Generalverkehrsplan von 1970 hatte die nordrhein-westfälische Landesregierung erkennen lassen, in den am dichtesten besiedelten Teilen des Landes für den öffentlichen Nahverkehr neue leistungsfähige Bahnnetze zu schaffen. Die Anforderungen dafür legte sie im Stadtbahn-Erlass vom 23. Februar 1970 fest, der die Region Rhein-Sieg mit den Städten Bonn und Köln einschloss.

Die Bestrebungen, die Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden

Städten zu verbessern, flossen ein in die Gründung der Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg (SRS) am 17. Mai 1974. Gesellschafter waren neben den beiden Städten Bonn und Köln weitere Städte und Gemeinden sowie Kreise der Region.

Am 2. Dezember 1974 wurde beschlossen, die Rheinuferbahn als erste KBE-Strecke auf sogenannten Stadtbahn-Vorlaufbetrieb umzurüsten, während die Vorgebirgsbahn erst in den 1980er Jahren folgen sollte.



Die Kölner Stadtbahnwagen 2027 und 2028 fuhren am 12. August 1978 als Linie 16 nach Bonn-Bad Godesberg. Der Zug hatte eben die Kölner Südbrücke unterquert und wird gleich die Haltestelle Schönhauser Straße erreicht haben. Rechts im Bild sind die restlichen Gleise des Hafenbahnhofs zu erkennen, ein Teil der Gleisanlage wurde für die Stadtbahntrasse aufgegeben.

■ Foto: Axel Reuther

Am 12. August 1978 bog ein Stadtbahnzug der Linie 16, von rechts aus der Tunnelstrecke kommend, am Barbarossaplatz auf den Salerring ein. Führendes Fahrzeug ist der SWB-Triebwagen 7759.

Noch am Tag zuvor querte die alte Straßenbahnlinie 16 nach Rodenkirchen vom Hohenstaufenring kommend geradeaus den Barbarossaplatz.

■ Foto: Axel Reuther



Der Ausbau

Bereits am 1. Dezember 1975 erhielt die SRS den Bewilligungsbescheid für die Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), sodass mit den Baumaßnahmen unmittelbar begonnen werden konnte.

Diese bestanden in der Umstellung der Fahrstromversorgung auf eine Spannung von 750 Volt Gleichstrom – die Rheinuferbahn fuhr noch mit 1000 Volt – und dem Bau neuer Unterwerke sowie der Verstärkung der Oberleitung. Außerdem mussten die Gleisanlagen angepasst werden.

Besonders in Bonn war die Herstellung einer Verbindung zwischen dem Nahverkehrsbahnhof und der KBE-Strecke aufwändiger

als die bisher auch straßenbahnmäßig genutzte Einführung der KBE-Gleise in das Kölner Stadtnetz am Ubierring. Bis dort wurden die Gleise am Rheinufer auf die Trasse der ehemaligen Hafeneisenbahn verlegt. Auch die zweigleisige Wendeanlage am Clevischen Ring in Köln-Mülheim und die an der „Rheinallee“ in Bonn mussten neu errichtet werden.

Zur Anpassung der Gleisanlagen zählte auch der Einbau veränderter Herzstücke an den Weichen, die wegen des Mischverkehrs von Eisenbahn und Straßenbahn für Radsätze nach der Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) und der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) gleichermaßen geeignet sein mussten. Aus diesem Grund verminderte man die

Zahl der Weichen erheblich. Die ehemalige KBE-Strecke unterliegt nach wie vor der EBO, während in den Stadtgebieten von Köln und Bonn nach BOStrab gefahren wird.

Schließlich waren auch noch die Haltestellenanlagen sowie sicherungstechnische Einrichtungen in Form von Stellwerken auszubauen. Hierzu gehören auch die Signalisierung und die Bahnübergangssicherungen an den kreuzenden Straßen.

Von den bis 1980 veranschlagten Gesamtkosten in Höhe von 113 Millionen DM für den gesamten Ausbau waren bis zum Eröffnungstag am 12. August 1972 rund 81 Millionen DM angefallen.



Letzter Betriebstag für die KBE-Triebwagen auf der Rheinuferbahn: Am 11. August 1978, gegen 18 Uhr hielt der letzte Personenzug nach Bonn, bestehend aus ET 60 und ET 55, an der Kölner Haltestelle Marienburg. Am ET 60 war ein Schild angebracht: „1906 - 1978, letzte Fahrt der Rheinuferbahn“.

Am Bahnsteigende des Kölner Richtungsgleises ist bereits eine Wärterhaltscheibe aufgestellt, die signalisiert, dass die Strecke entlang des Rheins bereits für den Bahnverkehr gesperrt war. Mit dem Rückbau der Straßenbahngleise zwischen Rodenkirchen und Marienburg wurde noch am gleichen Abend begonnen.

■ Foto: Axel Reuther



Ein in Wesseling endender Zwischenkurs der Stadtbahnlinie 16 stand im November 1978 im nördlichen Wendegleis des Bahnhofs.

Der Kölner Wagen 2022 trug noch die Beschilderung der Hoffahrt.

■ Foto: Harald Flux

Betrieb und Verkehr

Die insgesamt 44 Kilometer lange Stadtbahnstrecke, von der fast 16 Kilometer als Tunnelstrecken ausgebaut sind, erforderte den Einsatz von acht Kölner und vier Bonner Doppelzügen (Stadtbahnwagen Typ B).

Sie wurde anfangs montags bis freitags zu den Hauptverkehrszeiten alle 15 Minuten, im Normalverkehr alle 30 Minuten befahren. An Wochenenden wurde im Tagesverkehr gleichfalls ein Zeitabstand von 30 Minuten sowie im Abendverkehr und sonntags vormittags von 60 Minuten angeboten.

Im Kölner Bereich überlagerte die über die Ringe verkehrende Straßenbahnlinie 15 (Sürth - Thielenbruch) zum Teil den durchgehenden Stadtbahn-Vorlaufbetrieb.

Dadurch wurden zwischen „Barbarossaplatz“ und „Ubierring“ sowie „Ebertplatz“ und „Wiener Platz“ Taktverkürzungen möglich. Auch in Bonn trug die Linie U3, die jetzt als Linie „3“ bezeichnet wurde, zwischen „Tannenbusch“ und „Rheinallee“ zu einem dichten Fahrtangebot bei.

Eine Erleichterung des Betriebsablaufs brachte die Fertigstellung des Bonner Nahverkehrsbahnhofs am 21. April 1979, weil damit die eingleisige Durchfahrt dieses bedeutenden Haltepunkts zu Ende war.

Nicht lange nach der Eröffnung der Stadtbahnlinie 16 wurde auf der ehemaligen KBE-Strecke ein neuer Haltepunkt „Siegstraße“ eröffnet, der nach Auflassung der ehemaligen Straßenbahnlinie 16 in Rodenkirchen einen Ersatz für die

Bewohner dieses Ortsteils schaffen sollte.

Die Stadtbahnlinie 16 behielt ihre ursprünglichen Endhaltestellen nicht bis heute. Mit der Verlängerung der Strecke bis an die Rigalsche Wiese in Bad Godesberg am 23. September 1994 heißt die Endstation heute „Bad Godesberg Stadthalle“. Auch in Köln wechselte die Endstation: Ab 1. Juni 1997 fuhr die „16“ nach Buchheim und änderte am 14. Dezember 2003 noch einmal ihr Ziel in „Köln-Niehl“.

Trotz dieser kleinen Veränderungen an den Linienenden ist die Linie 16 bis heute die wichtigste Nahverkehrsverbindung zwischen Bonn und Köln geblieben. Die schnellste ist die Eisenbahn... □

(FM)

Die Stadtbahnlinie 15 verkehrte ab 1978 zwischen Sürth und Thielenbruch. Sie ergänzte im Kölner Stadtgebiet die Stadtbahnlinie 16, allerdings fuhr sie zwischen Barbarossaplatz und Ebertplatz über die Ringstrecke.

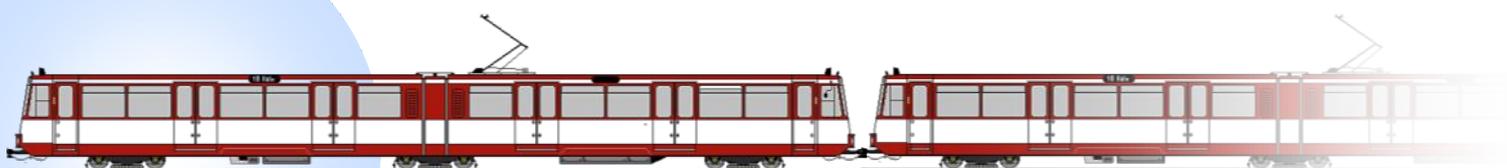
Im Oktober 1978 war der Wagen 2040 unterwegs nach Thielenbruch und hielt hier am Wiener Platz in Köln-Mülheim.

■ Foto: Harald Flux



Nur ein einzelner Triebwagen wurde am 17. April 1984 auf der Linie 16 nach Köln-Mülheim eingesetzt. Kurz zuvor hatte der Kölner Wagen 2021 an der Haltestelle Ulrepforte gehalten.

■ Foto: Axel Reuther



Kölner Wagen der ersten Generation auf der Linie 16

Grafik: Andreas Engels

Fahrzeuge aller drei beteiligten Unternehmen auf einem Foto:

Die Linie 16 musste am 17. August 1984 in der Roonstraße in Bonn-Bad Godesberg warten, bis der Gegenzug der Linie 3 den eingleisigen Abschnitt zwischen Rheinallee und Plittersdorfer Straße verlassen hatte. Der Kölner Zug bestand aus dem KBE-Triebwagen 2097 und dem KVB-Wagen 2011

Der SWB-Zug der Linie 3 nach Tannenbusch (mit Wagen 8455) bestand damals aus nagelneuen Stadtbahnwagen der zweiten Generation, erkennbar an der ungeteilten Frontscheibe.

■ Foto: Volkhard Stern



Ein SWB-Doppelzug mit Wagen 7453 wartete am 25. Februar 1986 in der Abstellanlage am Clevischen Ring in Köln-Mülheim auf die Rückfahrt nach Bonn-Bad Godesberg.

Die Einstiegshaltestelle Wiener Platz lag gut 400 Meter von hier entfernt.

Vergleiche auch Foto Seite 5, Mitte.

■ Foto: Volkhard Stern



Am 17. August 1985 fuhr der von Köln kommende Bonner Doppelzug mit SWB-Wagen 7452 in den Bahnhof Godorf ein.

Noch stand das Empfangsgebäude, in dem auch das Stellwerk untergebracht war.

Vergleiche auch das Foto Seite 4 oben.

■ Foto: Volkhard Stern

Auf der Fahrt nach Bonn hielt der Bonner Stadtbahnzug als Linie 16 in Wesseling. Am 4. August 1984 war hier SWB-Wagen 7458 eingesetzt.

Im Hintergrund ist das alte Empfangsgebäude aus Zeiten der Köln-Bonner-Eisenbahn zu sehen.

■ Foto: Volkhard Stern

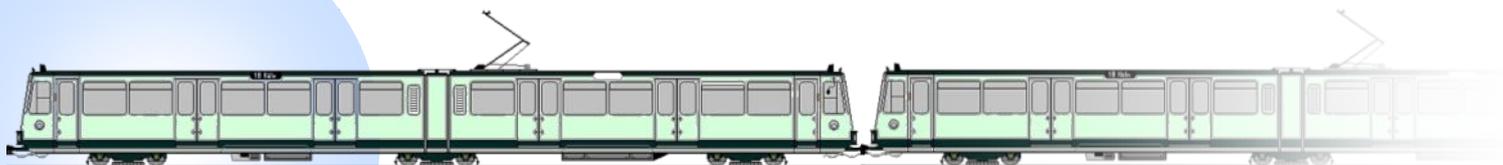


Ein SWB-Doppelzug als Linie 16 auf dem Weg nach Bonn-Bad Godesberg. Am 20. Januar 1985 überquert er die Justus-von-Liebig-Straße in Bonn.

Genau unter der Brücke hielten damals noch die Triebwagen der Köln-Bonner Eisenbahnen (KBE), die, schon als Linie 18 bezeichnet, auf der Vorgebirgsbahn nach Köln fuhren.

Das Stationschild des Haltepunktes „Bonn Brühler Straße“ weist noch auf die KBE-Zeit hin.

■ Foto: Volkhard Stern



Bonner Wagen der ersten Generation auf der Linie 16

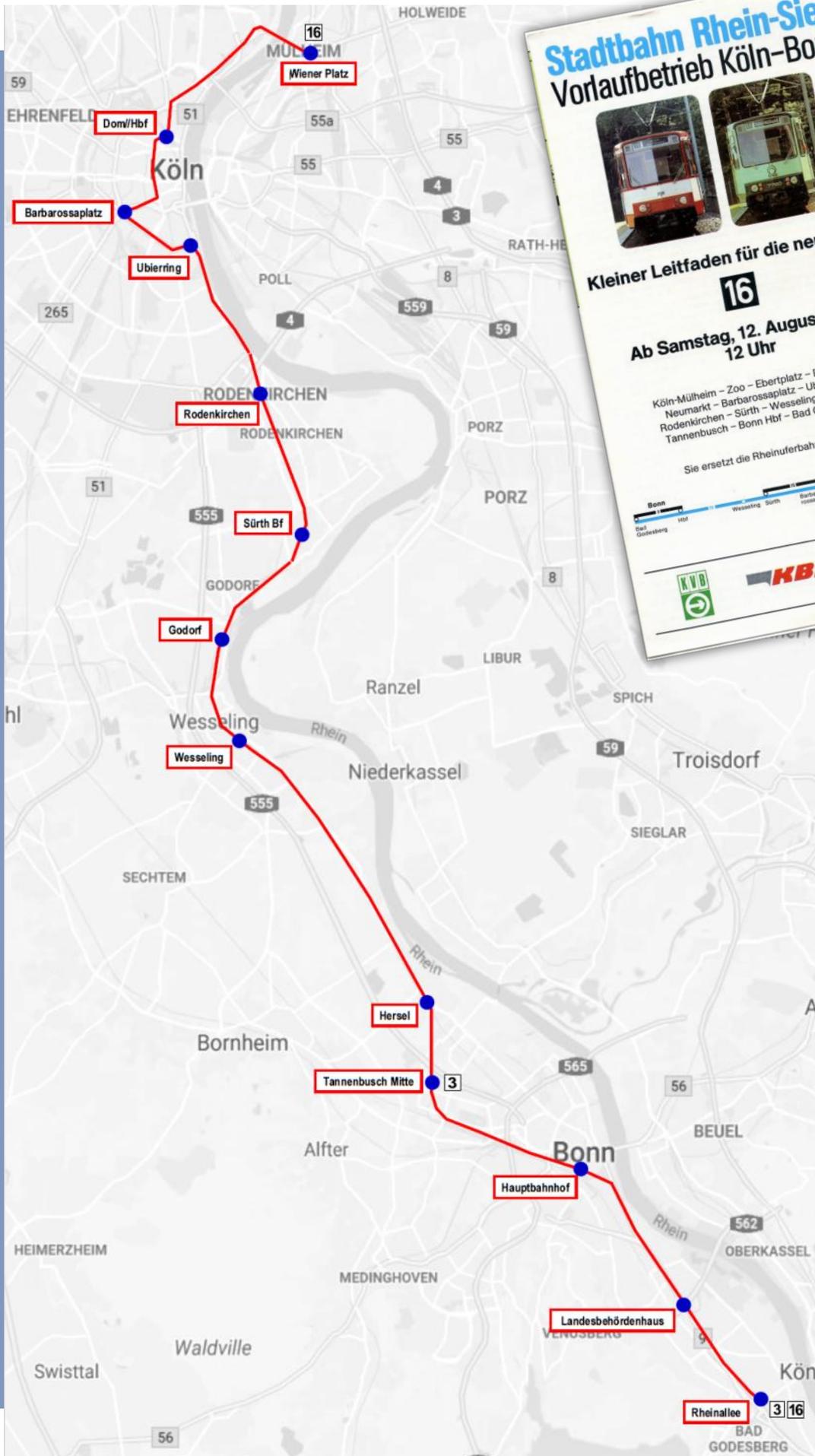
Grafik: Andreas Engels

Ein Bonner Doppelzug mit Wagen 7453 wurde am 9. Januar 1984 auf der Linie 16 eingesetzt.

An der Endhaltestelle Rheinallee in Bonn-Bad Godesberg steht er zur Abfahrt nach Köln bereit.

■ Foto: Volkhard Stern





Stadtbahn Rhein-Sieg
Vorlaufbetrieb Köln-Bonn

Kleiner Leitfaden für die neue Linie
16
Ab Samstag, 12. August 1978
12 Uhr

Köln-Mülheim – Zoo – Ebertplatz – Dom/Hbf –
 Neumarkt – Barbarossaplatz – Ubierring –
 Rodenkirchen – Sürth – Wesseling – Hersel –
 Tannenbusch – Bonn Hbf – Bad Godesberg

Sie ersetzt die Rheinuferbahn der KBE

KVB **KBE** **SWB**

Oben: Informationsblatt der beteiligten Verkehrsunternehmen KVB, KBE und SWB zur Inbetriebnahme der Linie 16.

■ Sammlung Ralf Th. Heinzel

Links: Linienführung der neuen Linie 16.

■ Grafik: Harald Flux, Google Maps



Oben: Fahrschein vom Eröffnungstag.
 ■ Sammlung Volkhard Stern

Links: Fahrplan der Bonner Stadtwerke zur Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 16.
 ■ Sammlung Ralf Th. Heinzl

16 SWB/KBE/KVB

Bonn-Bad Godesberg Rheinallee – Bonn Hauptbahnhof – Wesseling – Köln Dom/Hauptbahnhof – Köln-Mülheim Wiener Platz
 Montag – Freitag

88

Rheinallee	ab	5.26	7.56	8.11	8.26	8.56	14.56	17.56	18.26	18.56	19.36	22.36	23.36	0.27
Piltersdorfer Strasse		5.28	7.58	8.13	8.28	8.58	14.58	17.58	18.28	18.58	19.38	22.38	23.38	0.29
Hochkreuz		5.29	7.59	8.16	8.31	9.01	15.01	18.01	18.31	19.01	19.41	22.41	23.41	0.30
Max-Loebner-Strasse		5.31	8.03	8.18	8.33	9.03	15.03	18.03	18.33	19.03	19.43	22.43	23.43	0.32
Landesbehoerdenhaus		4.57	8.04	8.19	8.34	9.04	15.04	18.04	18.34	19.04	19.44	22.44	23.44	0.32
Olfenhausstrasse		4.58	8.06	8.21	8.36	9.06	15.06	18.06	18.36	19.06	19.46	22.46	23.46	0.32
Heussallee		4.59	8.07	8.22	8.37	9.07	15.07	18.07	18.37	19.07	19.47	22.47	23.47	0.32
Museum Koenig		5.00	8.08	8.23	8.38	9.08	15.08	18.08	18.38	19.08	19.48	22.48	23.48	0.32
Auswaertiges-Amt		5.01	8.09	8.24	8.39	9.09	15.09	18.09	18.39	19.09	19.49	22.49	23.49	0.32
Juridicum		5.01	8.10	8.25	8.40	9.10	15.10	18.10	18.40	19.10	19.50	22.50	23.50	0.32
Uni / Markt		5.02	8.11	8.26	8.41	9.11	15.11	18.11	18.41	19.11	19.51	22.51	23.51	0.32
Hauptbahnhof	an	5.02	8.11	8.26	8.41	9.11	15.11	18.11	18.41	19.11	19.51	22.51	23.51	0.32
Hauptbahnhof	ab	5.05	8.11	8.26	8.43	9.11	15.11	18.11	18.41	19.11	19.51	22.51	23.51	0.32
Bonn West		5.10	8.14	8.29	8.46	9.14	15.14	18.14	18.44	19.14	19.54	22.54	23.54	0.32
Tannenbusch Sued		5.12	8.16	8.31	8.48	9.16	15.16	18.16	18.46	19.16	19.56	22.56	23.56	0.32
Tannenbusch Mitte		5.13	8.18	8.33	8.50	9.18	15.18	18.18	18.48	19.18	19.58	22.58	23.58	0.32
Buschdorf		5.15	8.21	8.36	8.53	9.21	15.21	18.21	18.51	19.21	20.01	23.01	0.01	0.01
Hersel		5.17	8.23	8.38	8.55	9.23	15.23	18.23	18.53	19.23	20.03	23.03	0.03	0.03
Uedorf		5.19	8.25	8.40	8.57	9.25	15.25	18.25	18.55	19.25	20.05	23.05	0.05	0.05
Widdig		5.21	8.27	8.42	8.59	9.27	15.27	18.27	18.57	19.27	20.07	23.07	0.07	0.07
Wesseling Sued		5.23	8.29	8.44	9.01	9.29	15.29	18.29	18.59	19.29	20.09	23.09	0.09	0.09
Wesseling	an	5.26	8.32	8.47	9.04	9.32	15.32	18.32	19.02	19.32	20.12	23.12	0.12	0.12
Wesseling Nord	ab	5.30	8.34	8.49	9.06	9.34	15.34	18.34	19.04	19.34	20.14	23.14	0.14	0.14
Godorf		5.32	8.36	8.51	9.08	9.36	15.36	18.36	19.06	19.36	20.16	23.16	0.16	0.16
Suerth		5.34	8.38	8.53	9.10	9.38	15.38	18.38	19.08	19.38	20.18	23.18	0.18	0.18
Michaelshoven		5.37	8.41	8.56	9.13	9.41	15.41	18.41	19.11	19.41	20.21	23.21	0.21	0.21
Siegstrasse		5.40	8.44	8.59	9.16	9.44	15.44	18.44	19.14	19.44	20.24	23.24	0.24	0.24
Rodenkirchen		5.41	8.45	8.60	9.17	9.45	15.45	18.45	19.15	19.45	20.25	23.25	0.25	0.25
Marienbung		5.43	8.47	8.62	9.19	9.47	15.47	18.47	19.17	19.47	20.27	23.27	0.27	0.27
Bayenthalguertel		5.45	8.49	8.64	9.21	9.49	15.49	18.49	19.19	19.49	20.29	23.29	0.29	0.29
Schoenhauser Strasse		5.46	8.50	8.65	9.22	9.50	15.50	18.50	19.20	19.50	20.30	23.30	0.30	0.30
Ubierring		5.48	8.52	8.67	9.24	9.52	15.52	18.52	19.22	19.52	20.32	23.32	0.32	0.32
Chlodwigplatz		5.49	8.53	8.68	9.25	9.53	15.53	18.53	19.23	19.53	20.33	23.33	0.33	0.33
Ulfelorte		5.50	8.54	8.69	9.26	9.54	15.54	18.54	19.24	19.54	20.34	23.34	0.34	0.34
Eifelstrasse		5.52	8.56	8.71	9.28	9.56	15.56	18.56	19.26	19.56	20.36	23.36	0.36	0.36
Barbarossaplatz		5.54	8.58	8.73	9.30	9.58	15.58	18.58	19.28	19.58	20.38	23.38	0.38	0.38
Poststrasse		5.55	8.59	8.74	9.31	9.59	16.00	19.00	19.30	19.59	20.39	23.39	0.39	0.39
U-Neumarkt		5.57	9.01	8.76	9.33	10.00	16.02	19.02	19.32	19.59	20.39	23.39	0.39	0.39
Appellhofplatz-Breitestrasse		5.59	9.03	8.78	9.35	10.02	16.03	19.03	19.33	19.59	20.39	23.39	0.39	0.39
Dom/Hauptbahnhof	an	6.01	9.05	8.80	9.37	10.04	16.04	19.04	19.34	20.01	20.41	23.41	0.41	0.41
Dom/Hauptbahnhof	ab	6.01	9.05	8.80	9.37	10.05	16.05	19.05	19.35	20.01	20.41	23.41	0.41	0.41
Breslauer Platz		6.02	9.06	8.81	9.38	10.06	16.06	19.06	19.36	20.02	20.42	23.42	0.42	0.42
Zberplatz		6.04	9.08	8.83	9.40	10.08	16.08	19.08	19.38	20.04	20.44	23.44	0.44	0.44
Reichenspergerplatz		6.06	9.10	8.85	9.42	10.10	16.10	19.10	19.40	20.05	20.45	23.45	0.45	0.45
Zoo		6.08	9.12	8.87	9.44	10.12	16.12	19.12	19.42	20.07	20.47	23.47	0.47	0.47
Bollensternstrasse		6.09	9.13	8.88	9.45	10.13	16.13	19.13	19.43	20.08	20.48	23.48	0.48	0.48
Stabystrasse		6.11	9.15	8.90	9.47	10.15	16.15	19.15	19.45	20.10	20.50	23.50	0.50	0.50
Muelheim-Wienerplatz	an	6.11	9.15	8.90	9.47	10.15	16.15	19.15	19.45	20.10	20.50	23.50	0.50	0.50

Benutzen Sie die ermäßigte Mehrfahrtenkarte. – Es ist Ihr Vorteil!

88

Rechts: Fahrplantabelle der Linie 16, gültig ab 12. August 1978.
 ■ Sammlung Volkhard Stern



Die Organisatoren, Helfer und Unterstützer präsentieren sich vor dem grünen Bonner Triebwagen 7577 am 12. August 2018 auf dem Betriebshof Bonn-Dransdorf. Die Idee zur Fahrt und die Planung des Ablaufs stammen von Andreas Engels (dritter von links). ■ Foto: Harald Flux



Links: Wagen 7755 der SWB (Stadtwerke Bonn) am 12. August 2018 in Bonn-Dransdorf.

Wie alle 1977 in Betrieb genommene Stadtbahnwagen erhielt er den Namen einer europäischen Hauptstadt, in diesem Fall „Rom“. Seit 2015 trägt er das aktuelle Farbleid der SWB. ■ Foto: Harald Flux

Rechts: Wagen 7577 der SSB (Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises) am 12. August 2018 in Bonn-Dransdorf. Das 1975 in Betrieb genommene Fahrzeug wurde damals auf den Namen „Cleothorpes“ getauft, einer Partnerstadt der Stadt Königswinter.

■ Foto: Harald Flux



Mit einer Sonderfahrt erinnerte der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) an das vierzigjährige Bestehen der Stadtbahn-Linie 16.

In den geschmückten Wagen 7577 (SSB) und 7755 (SWB) ging es am 12. August 2018 auf die historische Stadtbahnstrecke vom Betriebshof Bonn-Dransdorf aus zunächst nach Bad Godesberg und anschließend nach Köln. Über fünfzig Personen hatten sich für das einmalige Erlebnis angemeldet.

Wegen kurzfristig eingerichteter Gleisbauarbeiten konnte allerdings die ursprünglich geplante Endhaltestelle „Wiener Platz“ in Köln-Mülheim nicht angefahren werden. Der Sonderzug fuhr stattdessen ab Barbarossaplatz über die Strecke der Linie 18 nach Brühl und weiter über die Querbahn nach Wesseling.



Endstation „Stadthalle“ in Bad Godesberg am 12. August 2018. Der Sonderzug (rechts im Bild) musste hier in der Wendeanlage die Abfahrt der planmäßigen Linie 16 nach Köln abwarten. ■ Foto: Harald Flux

MITTE: Selten biegen am Kölner Barbarossaplatz Stadtbahnen vom Salierring in die Luxemburger Straße ab. Der Bonner Sonderzug musste das am 12. August 2018 baustellenbedingt diesen Weg nehmen.

UNTEN: Nach der Ankunft des Sonderzuges in Wesseling trafen sich die Teilnehmer am Ort des Bahnfestes. ■ Fotos: Harald Flux

Dort hatten die Teilnehmer der Fahrt Gelegenheit, das vom HVSWB und anderen Vereinen organisierte Bahnfest zu besuchen. Rund 700 Besucher konnten sich auf dem Bahnhofsgelände Fahrzeuge wie etwa die ET 57 und ET 201 der ehemaligen KBE oder den Stadtbahnwagen 2012 der KVB ansehen. Außerdem erwartete die Gäste ein Fahr Simulator, eine Fotoausstellung und eine Mitfahrreisenbahn.



Grill- und Getränkestände sorgten für das leibliche Wohl ebenso wie die Möglichkeit, Kaffee und Kuchen in einem Raum zu genießen, der mit einer originalen ICE-Wageneinrichtung ausgestattet war.

Um 15 Uhr ging die Sonderfahrt wieder über die Querbahn und Brühl zurück zum Endpunkt in Bonn-Dransdorf.

(FM)



RECHTS: Ein Fahrsimulator, von Andreas Engels aus Originalteilen eines Bonner Stadtbahnwagens aufgebaut, war vor allem bei Kindern und Jugendlichen ein Publikumsmagnet.

UNTEN: Eine Fotoausstellung von Volkhard Stern zeigte historische Ansichten des schon längst abgerissenen Bonner Rheinuferbahnhofs der Köln-Bonner-Eisenbahnen.

■ Fotos: Harald Flux



Oben: Die Mitfahrensbahn der Gebrüder Much wurde vor allem von Kindern genutzt. Aber auch für den einen oder anderen Erwachsene war die kurze Fahrt ein Vergnügen.

Links: Den Verkaufsstand des HVSWB betreute Sven Kühnemann. Eine Aufgabe, die Geduld und Disziplin verlangte.

■ Fotos: Harald Flux

Neuer Busfahrer des HVS**WB**

Der erste Busfahrer des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn (HVS**WB**) ohne klassische Busfahrerausbildung ist Martin Wolf, der Schatzmeister des Vereins.

Martin Wolf erfüllte sich einen stillen Traum, absolvierte spezielle Fahrshulkurse und bestand am 7. August 2018 die Führerscheinprüfung. Zwei Wochen später übergab ihm Thomas Nehiba, der Vereinsvorsitzende, die Schlüssel des zweiten Vereinsbusses 9808.

Allzeit gute Fahrt wünscht das Redaktionsteam des „HVS**WB** aktuell“. (RH)



Der „neue“ Fahrer Martin Wolf erhält symbolisch die Schlüssel der Vereinsbusses 9808 vom Vorsitzenden des HVS**WB**, Thomas Nehiba.

■ Foto: Ralf Th. Heinzel

Ende des SSB-Triebwagens 408

RECHTS:

1961 von DÜWAG an die SSB geliefert, 1994 an die Verkehrsbetriebe in Sofia/ Bulgarien verkauft.

Wagen 408 wurde damals nicht in Orange umlackiert, wie die anderen mitverkauften Bonner Straßenbahnen. Über zwanzig Jahre lang diente er als Ersatzteilspender.

Beim diesjährigen Besuch in Sofia konnte unser Vereinsmitglied Dr. Frank Mlosch das traurige Ende des Straßenbahnwagens beobachten.

■ Foto: Dr. Frank Mlosch, 22. Juni 2018



LINKS: Im September 1990 hielt SSB-Wagen 408 an der Haltestelle Landgericht. Er war auf der Linie 64 nach Bonn Hbf eingesetzt.

■ Foto: Harald Flux



Verkehrsmeister-Smart am Bonner ZOB am 23. Juli 2001. ■ Foto: Volkhard Stern

Der kleinste und der größte „Stadtwerker“



Das kleinste Fahrzeug der Stadtwerke Bonn (SWB) war vom Typ Smart City-Coupé, der von 1998 bis 2004 gebaut wurde. Das zweieinhalb Meter kurze Gefährt diente den Verkehrsmeistern zum Einsatz im Außendienst.

Diesem Kleinstwagen gegenüber steht das größte Gefährt, das ein SWB-Logo trägt: Ein dreiachsiger MAN TGA-Fernlastzug mit Anhänger, Gesamtlänge 18,75 Meter. Der diente der SWB-eigenen Fahrschule zu Ausbildungszwecken. Die Folien auf den Kofferaufbauten werben großformatig für den (Bus-)Fahrdienst der SWB. (VS)



Fahrschul-Lastwagen der SWB am 30. Mai 2018 auf der Kennedyallee in Bonn-Plittersdorf.

■ Foto: Volkhard Stern

Terminkalender

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

14. Oktober 2018 Ausflugsfahrt an die Ahr nach Mayschoß. Wir fahren entlang der Linienwege ehemaliger Bonner Überland-Buslinien.

2. Dezember 2018 Fahrt mit dem Vereinsbus 8603 zum Weihnachtsmarkt in Ahrweiler.

Info-Treff für Mitglieder

Regelmäßiger Info-Treff im Restaurant „Il Borgo“ (DB-Bahnhof Bonn-Oberkassel).



Linien 62 und 66.



„Oberkassel Nord“, kurzer Fußweg Richtung Rhein zum DB-Bahnhof.

Donnerstag, 11. Januar 2018
Donnerstag, 15. Februar 2018
Donnerstag, 12. April 2018
Donnerstag, 10. Mai 2018
Donnerstag, 14. Juni 2018

Donnerstag, 12. Juli 2018
Donnerstag, 13. September 2018
Donnerstag, 11. Oktober 2018
Donnerstag, 8. November 2018

Termine:

Beginn
jeweils um
18:00 Uhr