

Die Bonner Flughafenlinie



■ Fahrzeug-
geschichte:

Niederflurbusse
in Bonn



Impressum

HVS**WB**aktuell

Zeitschrift des
Historischen Vereins
der Stadtwerke Bonn
e.V. (HVS**WB**),
Theaterstraße 24,
53111 Bonn

E-Mail:

info@hvs**wb**.de

Internet:

www.hvs**wb**.de

Redaktion

Harald Flux (HF)
(verantwortlich)
E-Mail: flux.luelsdorf@
t-online.de

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 Bonner Flughafenlinie



Von Bonn kom-
mend hatte der
SWB-Bus 8504 am
5. November 1988
sein Ziel, den Flug-
hafen Köln/Bonn,
erreicht.

■ Foto: Volkhard
Stern

Die Bonner

Der 2001 an die
SWB gelieferte Flug-
hafenbus 0104 fuhr
am 15. Februar 2003
auf der Linie 670 zum
Flughafen Köln/Bonn.

An diesem Tag wurde er
allerdings auf dem Weg
zum Bonner Busbahn-
hof über die Straße „Am
Hofgarten“ umgeleitet.
Im Hintergrund ist das
1825 fertiggestellte
Akademische Kunstmu-
seum zu sehen, Bonns
ältestes Museum.

■ Foto:
Wilfried Köhn



Das Busunter-
nehmen Willms
wurde ab 1977
von den SWB be-
auftragt, den Ver-
kehr auf der Linie
FL durchzuführen.
Dabei kamen
auch Überland-
busse vom Typ
Magirus-Deutz
230 L zum Ein-
satz.

■ Foto: Willms

Flughafenlinie



Die Buslinie zum Flughafen Köln/Bonn, zunächst als „FL“, ab 1987 als „670“, heute als „SB 60“ bezeichnet, gehört sicher zu den außergewöhnlichen Buslinien im Netz der Stadtwerke Bonn (SWB).

Der sogenannte „Flughafenzubringer“ weist mehrere Besonderheiten auf: Er ist mit 26 Kilometern Streckenlänge die längste Bus-

linie im Busnetz der SWB, der größte Teil des Linienwegs führt über Autobahnen und außer der normalen Fahrkarte muss ein Schnellbus-Zuschlag gekauft werden.

Zudem befindet sich am Flughafen Köln/Bonn der einzige direkte Berührungspunkt zwischen den Busnetzen von SWB und KVB.



Wagen 3 der Stadtwerke Bonn hielt am 25. Juni 1970 vor dem Bonner Bahnhof. Der Bus fuhr als Linie FL zum Flughafen Köln/Bonn, deren Linienweg damals noch über Beuel und Troisdorf führte.

Der Mercedes-Benz O 302-10 Rühn war bis 1971 vorrangig im Flughafenverkehr eingesetzt worden.

■ Foto: Horst Michelke, Sammlung Volkhard Stern



Wagen des Busunternehmens Kessel auf der Flughafenlinie:

Oben: Der ehemalige SWB-Bus 4 (Baujahr 1967), nun mit dem privaten Kennzeichen EU-P 609, wartete im Spätherbst 1971 vor dem Bonner Hauptbahnhof auf Fahrgäste. ■ Foto: Wolfgang Selbach, Sammlung Volkhard Stern

Unten: Ersatzweise wurde am 25. Juli 1975 ein Reisebus auf der FL eingesetzt, ein Mercedes-Benz O 302 mit dem Kennzeichen EU-K 608. Am mittleren Bussteig der Bonner ZOB wartete er auf den nächsten Einsatz. ■ Foto: Dieter Hanke



Erste Zivillflüge ab Wahn wurden bereits im Jahr 1950 angeboten, aber zu dieser Zeit diente der Flugplatz noch vorrangig dem Militär. Erst 1957 kam er unter zivile Verwaltung. Nach Fertigstellung der großen Start- und Landebahn 1961 erfolgten die ersten Transatlantikflüge, wofür auch an Bonner Verkehrsmitteln geworben wurde. Nach weiterem Ausbau konnte 1970 das neue Terminal eingeweiht werden.

Um der gewachsenen Bedeutung gerecht zu werden, sollte eine schnelle Verbindung zwischen der damaligen Bundeshauptstadt Bonn und dem Flughafen geschaffen werden: Die Flughafenlinie „FL“ (später „670“, heute „SB 60“) wurde eröffnet.

Alte Fahrplanunterlagen (Carthaus-Fahrpläne) belegen, dass ab 1953 die SSB-Buslinie „W“ von Bonn zum Wahner Flughafen fuhr, allerdings gab es nur wenige Fahrten pro Tag. Die Linie begann am Bonner Bahnhof und fuhr über Beuel, Sankt Augustin, Menden, Troisdorf, Spich und Wahn zum Flughafen. Das blieb so bis zur Einstellung 1974.

Auf einen weiteren Zubringerdienst zum Flughafen (neben der Linie „W“) wies der Carthaus-Fahrplan erstmals 1960 hin. Dieser fuhr in der Bonner Martinsstraße (Nähe Bahnhof) ab. Linienbezeichnung, Abfahrtszeiten und durchführendes Unternehmen waren hier jedoch nicht genannt. Es gibt Hinweise darauf, dass die Lufthansa als Besteller fungierte oder zeitweilig sogar eigene Fahrzeuge (möglicherweise VW-Busse) einsetzte.

Im Fahrplanbuch des Jahres 1963 wurde in dort abgedruckten Flugplänen ein Zubringerdienst der Bonner Verkehrsgesellschaft (BVG) erwähnt, der halbstündlich in der Bonner Martinstraße abfuhr. Dass in den 1960er Jahren ein so dichter Takt gefahren wurde, war erstaunlich. Zwischen 1964 und 1969 starteten in Köln/Bonn nur etwa vierzig Flüge pro Tag, etwa die gleiche Anzahl landete. Viele davon flogen nicht täglich. Das ergab drei Flugbewegungen pro Stunde. Der Bus fuhr alle halbe Stunde, von früh morgens bis in die späte Nacht.

Köln und Bonn sollten an das 1970 fertiggestellte neue Terminal durch schnelle Buslinien mit wenigen Unterwegshalten angebunden werden. Die Kölner Verkehrsbetriebe AG setzten ihre Buslinie 70 ein, die Bonner Stadtwerke schufen - zusätzlich zur SSB-Linie „W“ - ab



Wagen des Busunternehmens Willms auf der Flughafenlinie:

Oben: Einen Magirus-Deutz 240 L 118 Turbo setzte Willms 1983 auf der Linie FL ein. Der Bus war ein Prototyp für die Standardbusse der zweiten Generation (SL II). Finanziert wurde er vom Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT). ■ Foto: Willms

Unten: Mehr als zehn Jahre lang betrieb das Busunternehmen Willms die Flughafenlinie. Am 1. Dezember 1987 wartete ein Mercedes-Benz O 303 am Flughafen Köln/Bonn auf die Rückfahrt nach Bonn. ■ Foto: Ralf Heinzl



Kurz vor Auslauf des Vertrags mit den SWB setzte Willms einen MAN SL 200 auf der Flughafenlinie ein. Der Bus, nun mit der VRS-Liniennummer „670“ bezeichnet, stand am 4. September 1988 auf dem Zentralen Omnibusbahnhof in Bonn.

■ Foto: Ralf Heinzl





Erst einen Monat zuvor hatten die SWB die Flughafenlinie wieder übernommen.

Der Wagen 8404 wartete am 5. November 1988 am Flughafen auf die Rückfahrt nach Bonn.

■ Foto:
Volkhard Stern



Abfahrtsstelle der Linie 670 (Airport Bus) am Bonner ZOB:

Oben: SWB-Wagen 8802 wartete am 15. August 1998 auf Fahrgäste zum Flughafen Köln/Bonn. Den auffälligen Anstrich mit Lufthansa-Werbung trug er gemeinsam mit den Wagen 8801, 8804, 8807 und 8808. Die Busse wurden im Jahr 2000 ausgemustert. ■ Foto: Wilfried Köhn

Unten: Zwei Jahre zuvor war der Bonner Wagen 9118 längere Zeit für den ausgefallenen Wagen 8804 eingesetzt worden. Die Aufnahme entstand am 12. Juli 1996, der Bus trug damals eine Ganzreklame der Deutschen Telekom.

■ Foto: Stefan Fuchs



1967 mit der neuen Buslinie „FL“ einen Pendelverkehr, der das Regierungsviertel in der Bonner Gronau und die Innenstadt mit dem Flughafen verband.

Fuhren die Busse anfangs noch über Beuel und Troisdorf, konnte ab 1974 nach Freigabe der Bundesautobahn (BAB) A 59 dieser wesentlich schnellere Weg genutzt werden. Das führte zur Einstellung der SSB-Linie „W“ im selben Jahr, gut zwanzig Jahre nach ihrer Eröffnung.

Beteiligte Unternehmen

Den ersten Omnibus-Zubringerdienst von Bonn zum Wahnener Flughafen soll ab Ende der 1950er Jahre die Deutsche Lufthansa mit eigenen Fahrzeugen betrieben haben.

Etwa 1963 übernahm die Bonner BVG diese Verkehrsleistung, allerdings nicht mit eigenen Bussen. Sie beauftragte mehrere private Busunternehmen mit der Durchführung, darunter das Busunternehmen Kimmels Autoreisen (heute UNIVERS-Reisen).

Ab 1967 übernahmen die damals neu gegründeten Stadtwerke Bonn (SWB), Rechtsnachfolgerin der aufgelösten BVG, die Buslinie und betrieben sie mit eigenen Bussen bis 1971. Hierfür beschafften sie zwischen 1967 und 1969 fünf Reisewagen des Typs Mercedes-Benz O 302 (Wagen 3, 4, 7, 8, 9).

Danach beauftragten die SWB wieder private Busunternehmen: Zunächst fuhr die Firma Kessel, die auch die vorhandenen SWB-Wagen übernahm und einsetzte. Ab 1977 erhielt das Busunternehmen Willms aus Neunkirchen-Seelscheid den Zuschlag, das unterschiedliche Fahrzeugtypen, meist Reise- oder Überlandbusse, einsetzte.

Seit dem 1. Oktober 1988 bedienen die Bonner Stadtwerke die Flughafenlinie „FL“ wieder in Eigenregie. Mit Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) im Vorjahr die Liniennummer 670 trug.

Anpassung der Linienbusse

Die Mitnahme von Reisegepäck stellte für die SWB allerdings eine Herausforderung dar. Während die von der Firma Willms eingesetzten Reisebusse Stauräume für Gepäck besaßen, gab es bei den Bonner Linienbussen nur einen Stellplatz für zwei Kinderwagen im Bereich der hinteren Tür. Bei den Wagen 8801, 8802, 8804, 8807 und 8808 wurde dieser Platz durch Einbau von Griffstangen zur Kofferablage umfunktioniert. Die älteren Standardbusse, die nur ersatzweise hier zum Einsatz kamen, wurden nicht angepasst.

Die Bonner Linienbusse, für den Stadtverkehr mit häufigen Halten



Gepäcksicherung
 Unterschiedliche Arten der Gepäcksicherung in Bonner Standardbussen der zweiten Generation (SL II):
 Oben: Fest eingebaute Gepäckablage, wie sie in den Flughafenbussen zu finden war.
 Links: Behelfsmäßige Gepäckablage, die bei als Ersatz gestellten Linienbussen auf dem Kinderwagenplatz eingebaut wurde.
 Beide Aufnahmen entstanden am 15. April 1990.
 ■ Fotos: Ralf Heinzl

Der kurz zuvor neu abgelieferte Gelenkbus 9908, ein Mercedes-Benz O 405 GN, stand am 19. Dezember 1999 an der Abfahrtstelle der Linie 670 am Bonner ZOB.

■ Foto: Volkhard Stern





Die schnellen Flughafenbusse der Bonner Stadtwerke:

Oben: Aus der Lieferserie des Jahres 2001 stammt der Bonner Wagen 0101. Am 20. Mai 2003 bog der für 100 km/h zugelassene Mercedes-Benz O 530 Citaro C1 vom Kaiserplatz kommend in die Maximilianstraße ein und hielt kurz darauf am Bonner Zentralen Omnibusbahnhof. ■ Foto: Wilfried Köhn

Unten: Vier MAN-Busse der Lieferserie von 2007 sind 100 km/h schnell. Einer von ihnen, der SWB-Bus 0704, wurde am 10. Oktober 2018 an der Abfahrtstelle am Flughafen Köln/Bonn fotografiert. ■ Foto: Volkhard Stern



entwickelt, bekamen bald Getriebe-probleme, da sie auf Autobahnen nun längere Fahrtstrecken mit höherer Geschwindigkeit zurücklegen mussten.

Deshalb bestellten die SWB für den Flughafenverkehr erstmals Omnibusse mit für 100 km/h Höchstgeschwindigkeit angepassten Getrieben. Das waren die Wagen 0101 bis 0104, 0701 bis 0704 und 1201 bis 1204. Diese Omnibusse erhielten außerdem bequemere Sitze und Sicherheitsgurte.

Als Flughafenbus entschied man sich grundsätzlich für Solobusse. Eine Ausnahme bildete im Jahr 1999 die Lieferung von elf Gelenkbussen, den Wagen 9908 bis 9918. Damals erwartete man wegen des Umzugs des Deutschen Bundestages von Bonn nach Berlin steigende Fahrgastzahlen auf der Linie 670. Geliefert wurden sie in den neuen Bonner Produktfarben Silber und Rot.

Die besondere Bedeutung der Linie 670 werteten die Bonner Stadtwerke auch dadurch auf, dass sie seit der Übernahme im Jahr 1988 aktuelle Tageszeitungen in den Bussen anbieten.

Testlinie für technische



SWB-Wagen 1201, ein Mercedes-Benz O 530 Citaro, hatte am 7. Mai 2016 als Flughafenlinie SB 60 die Endhaltestelle am Flughafen Köln/Bonn verlassen. Auch dieser Bus ist speziell für den Flughafenverkehr angepasst worden.

■ Foto:
Volkhard Stern



SWB-Bus 0701 (links) als Schnellbuslinie SB 60 nach Bonn und KVB-Wagen 238 als Linie 161 nach Porz begegnen sich am 22. Juli 2012. ■ Foto: Volkhard Stern

Neuerungen

Die Sonderstellung des „Flughafenbusses“, wie er umgangssprachlich von Fahrgästen und Fahrern genannt wurde, zeigte sich am 14. Dezember 2008, als die Linie 670 in die Schnellbuslinie (SB) „SB 60“ umgewandelt wurde.

Daher wählten die SWB diese Linie aus, um technische Neuerungen zu testen: Seit 2016 gibt es in den Flughafenbussen kostenloses WLAN, ein drahtloses Internet-Netzwerk. Ein Jahr später wurden mit dem Projekt „papierlose Haltestelle“ die ersten digitalen Haltestellenanzeigen in Betrieb genommen, bei denen auf den herkömmlichen Papierabfahrtsplan verzichtet wird.

Besondere Tarife

Schon immer gab es für den Flughafenbus besondere Fahrtarife. Heute gilt der übliche VRS-Tarif, jedoch wird für die Benutzung der SB 60 ein Schnellbus-Zuschlag erhoben, der dem Tarifaufschlag für die 1. Klasse entspricht.



Oben: Bonner Haltestellenschild „Verdistraße“, hier hielt auch die Flughafenlinie FL. Aufnahme um 1985.

■ Foto: Ralf Heinzel

Rechts: Digitale Haltestelle „Innenministerium“ in der Graurheindorfer Straße, hier hält der Flughafenbus der Linie „SB 60“.

■ Foto: Volkhard Stern

Haltestellen



Um die Linie attraktiver zu gestalten, boten die SWB eine Zeit lang einen sogenannten Kombifahrchein an, der eine Anschlussfahrt auf Bonner Stadtgebiet zuließ.

Weitere Besonderheiten

Wenig bekannt ist, dass die Flughafenlinie der einzige direkte Verknüpfungspunkt zwischen dem Bonner und dem Kölner Busnetz ist, und zwar am Flughafen Köln/Bonn.

Seit Inbetriebnahme des unterirdischen Bahnhofs „Flughafen Köln/Bonn“ im Jahr 2004 pendelte die Linie 161 der Kölner Verkehrsbetriebe AG (KVB) zwischen Porz und dem Flughafen. Vorher fuhr die Schnellbuslinie 170 (bis September 1987 als Linie 70) von der Kölner Innenstadt zum Flug-

hafen. Diese Verbindung wurde zugunsten des Schienenverkehrs eingestellt.

Es gab und gibt Straßenverkehrs-Sonderrechte für die Bonner Flughafenlinie:

Wegen der häufigen Staus auf der BAB A 59 dürfen auf Anordnung der Leitstelle die Busfahrer den üblichen Linienweg verlassen und linksrheinisch über die Autobahnen A 555 und A 4 zum Flughafen fahren.

Außerdem gab es bis zum dreispurigen Ausbau der A 59 eine Sondergenehmigung, die im Falle eines Staus den Busfahrern gestattete, zwischen den Anschlussstellen Wahn und Flughafen die Standspur zu benutzen, um Verspätungen zu verringern.

Zukunft der Flughafenlinie

Durch die Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel wird voraussichtlich ab 2028 eine Schienenverbindung zwischen Bonn und dem Flughafen Köln/Bonn entstehen, die dann im 20-Minuten-Takt befahren werden wird. Das könnte das Ende des Flughafenbusses bedeuten. (RH)

Quellen:

Wikipedia
KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin
Ralf Heinzel eigene Aufzeichnungen und Fahrpläne
Volkhard Stern, eigene Aufzeichnungen und Fahrpläne
Volker Dibbern, eigene Aufzeichnungen

Terminal des Flughafens Köln/Bonn um 1980. Im Vordergrund parken zwei Busse des Firma Willms, die auf der Linie FL fahren. ■ Foto: Willms





Fahrplansammlung Ralf Heinzl

Oben:
Um 1990 (unten),
um 1995 (Mitte),
1998 (oben).

Unten:
Kurzfahrplan 2017.



Fahrscheinsammlung

Von oben:
SWB 1978
KVB 1980
SWB um 1990
SWB um 2000
SWB 1993

■ Sammlung Ralf Heinzl



Niederflurbusse in Bonn

Seit 1990 fahren in Bonn Niederflurbusse mit ebenerdigen Einstiegen

Von einem verhältnismäßig kleinen Verkehrsbetrieb wie den Stadtwerken Bonn (SWB) konnten keine wesentlichen Impulse hinsichtlich der Weiterent-

wicklung von Linienbussen erwartet werden. Die Omnibusindustrie orientierte sich hier eher an den größeren Verkehrsunternehmen aus Berlin, Hamburg oder München.

Die Standardlinienbusse

So war ab Mitte der 1960er Jahre die Hamburger Hochbahn maßgeblich an der Planung und Entwicklung des Standardlinienbusses der ersten Generation (SL I)



Standard-Hochflurbusse SL I und SL II

Links Standard-Linienbusse der ersten Generation (SL I), oben SSB-Wagen 7241 mit der steilen VÖV-Front, darunter SSB-Bus 8341 mit der Front der Überlandbusse (StÜLB).

■ Fotos: Volkhard Stern

Oben ein Bus der zweiten Generation (SL II), der SWB-Wagen 8806. ■ Foto: Volkhard Stern



Nach 16 Betriebsjahren wurden diese fünf Standardbusse der zweiten Generation, darunter die SWB-Wagen 9811 und 9812 (vorne), abgestellt. Am Knick in der Fensterlinie waren sie deutlich als Niederflerbusse zu erkennen. Betriebshof Bonn-Friesdorf am 26. April 2014. ■ Foto: Harald Flux

beteiligt. Wie überall ging es bei dieser Entwicklung hauptsächlich um Kosteneinsparung, Reparaturfreundlichkeit und Rationalisierung bei der Ersatzteilhaltung. Unter diesen Voraussetzungen wurde ein fahrgastfreundliches, bequemes öffentliches Verkehrsmittel gebaut: der Standardlinienbus nach Vorgaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VÖV).

Ideenreichtum und Neuerungen blieben in Hamburg nicht auf der Strecke. Bereits Ende der 1970er Jahre war der Standardlinienbus der zweiten Generation (SL II) in der Planung. Der Karosseriebau sollte vereinfacht werden: Bleche bog man nicht mehr aufwendig, um gefällige runde Formen herzustellen, gerade Konturen waren einfacher und kostengünstiger herzustellen.

Die Entwicklung führte zur Form eines „Containers für Fahrgäste“, der sich nur durch bündig eingeklebte Fenster von seinen Artgenossen unterschied. Die teuren aufgesetzten Zielschildkästen entfielen, sie wurden in die Karosserie eingebunden. Aber auch an den Einstiegen änderte sich etwas: Nur noch zwei Stufen führten in den Fahrgastraum.



Einstiegshöhen
 Links
 Hochflerbus,
 Baujahr 1986,
 rechts
 Niederflerbus,
 Baujahr 2005.
 ■ Fotos:
 Harald Flux

Definition von Niederflertechnik in Bussen
 Einstiegshöhe von 320 Millimetern, ebener, stufenloser Fußbodenverlauf von der Vordertür bis hinter die Mitteltür, die Möglichkeit der Fahrzeugabsenkung („Kneeling“) sowie durch eine zusätzliche Einstiegshilfe (z. B. in Form manueller Klapprampen oder Hublifte) charakterisiert.
 Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), Köln



Prototyp „VÖV-Bus II“ des Standard-Linienbusses der zweiten Generation. Das von den FFG Hamburg gebaute Fahrzeug wurde von 1976 bis 1984 in Hamburg eingesetzt und dann von anderen Verkehrsbetrieben erprobt. Gut zu erkennen sind die kleinen 55-Prozent-Niederquerschnittsreifen. Die Aufnahme entstand 1979 an den Landungsbrücken am Hamburger Hafen. ■ Foto: Volker Dibbern



Wagen 8507 der Düsseldorfer Rheinbahn, ein MAN S 80, war einer der SL II-Prototypen. Er hält im Frühjahr 1982 an einer Haltestelle mit „Schachbrettmuster“ in der Düsseldorfer Altstadt. Der 1979 gebaute Bus wurde erst 1991 ausgemustert. ■ Foto: Volker Dibbern



Niederfluriger NEOPLAN N 814 auf der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) 1979 in Hamburg. Nach der IVA setzte ihn das Busunternehmen Decker in Bonn im Auftrag der SWB ein. ■ Foto: Volker Dibbern

Busse mit niedrigem Einstieg

In Bonn wurden - nach Ausmusterung der Obusse und dem Einsatz einiger Probewagen - seit 1972 ausschließlich Omnibusse mit Automatikgetrieben angeschafft. Einige im VÖV organisierten Unternehmen jedoch wollten nicht auf Busse mit Schaltgetriebe verzichten.

So entwickelte sich die Idee, einen niedrigen Wagenbogen durch 55 Prozent-Niederquerschnittsreifen zu erhalten. Bei der Internationalen Verkehrsausstellung 1979 in Hamburg wurden Prototypen der FFG Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH sowie von Mercedes-Benz und MAN der Öffentlichkeit vorgestellt.

Nach ausgiebigen Tests wurde der unzureichende Fahrkomfort durch die extremen Niederquerschnittsreifen bemängelt.

Parallel zur VÖV-Entwicklung stellte Neoplan einen Niederflurbus mit exakt ebenerdigen Einstiegen vor. Ein Mangel bei diesem Fahrzeug war, dass die Stehhöhe im hinteren Fahrzeugteil wegen der Motorüberbauung zu gering war.

Von den sieben gebauten Neoplan-Bussen fuhren 1979 und 1980 in Bonn drei: einer bei der Firma Decker und zwei weitere beim Busunternehmen Töpfer, beide Auftragsunternehmen der SWB.

Zwischenzustand

Es sollte noch zehn Jahre dauern, bis die Omnibusindustrie serienreife Niederflurbusse anbieten konnte. Die Entwicklung ging zwischenzeitlich aber in eine andere Richtung.

Bei Bussen ohne Schaltgestänge (Automatikgetriebe) konnte der Wagenboden niedriger gebaut werden.

MAN war über Berliner Karosseriefirmen maßgeblich am Bau von Doppeldeckerbussen beteiligt. Um im unteren und oberen Wagendeck Stehhöhen von zwei Metern zu erreichen, wurde der Wagenboden

bis auf das untere Rahmengestell abgesenkt. Das ermöglichte einen Einstieg ohne Stufen direkt in den Bus.

Die Münchener Verkehrsbetriebe bestellten bei MAN niederflurige Eindecker. Nach und nach entwickelte MAN diesen Fahrzeugtyp zur Serienreife. Mercedes-Benz sah sich gezwungen, nachzuziehen.

Neoplan war auch nicht untätig geblieben und bot nun serienreife Niederflurbusse an, die auch im hinteren Wagenteil ausreichende Stehhöhen hatten.

Bonner Sonderlösung

Die Stadtwerke Bonn blieben zunächst bei den bewährten Modellen, da die Standardbusse der 1. Generation noch bis 1986 von den Herstellern angeboten wurden, und die Verbesserungen des SL II nur gering waren. Aus dieser Serie stammt Vereinsbus 8603 des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn (HVSWB).

Allerdings bestellten die SWB 1986 auch vier SL II-Hochflurbusse als Probewagen, je zwei von Mercedes-Benz und MAN. Von 1987 bis 1990 wurde eine kleine Serie typgleicher Fahrzeuge beschafft: elf Gelenkbusse und 22 Solowagen.

Die Busbestellung von 1990 enthielt die zur Erprobung vorgesehenen ersten beiden Solo-Niederflur-



Oben: Wagen 9020 war einer der am längsten eingesetzten Hochflurbusse der Stadtwerke Bonn. Das Foto zeigt ihn am 20. Oktober 2008, nach 18 Betriebsjahren, an der Endhaltestelle der Linie 619 am Pappelweg auf dem Heiderhof.

Unten: Der im selben Jahr, 1990, beschaffte SWB-Bus 9021 war bereits ein Niederflurbus, auch, wenn man es seiner Fensterlinie nicht ansieht. Die Sitze im vorderen, niederflurigen, Teil waren auf Podesten angebracht, trotzdem musste sich mancher Fahrgast recken, wenn er aus dem Fenster schauen wollte. Die Aufnahme entstand am 27. April 1991 während des „Tages der offenen Tür“ im Betriebshof Bonn-Dransdorf.

■ Fotos: Volkhard Stern



Der Hochflurbus 9117 fährt im September 1996 als Linie 630 nach Niederholtdorf/ Ungarten. Die Aufnahme entstand im Bonner Stadtteil Dottendorf.

■ Foto: Wilfried Köhn



Oben: An der Endhaltestelle Bad Godesberg Rheinufer wartete am 8. August 1993 der dreitürige SWB-Wagen 9203 auf die Rückfahrt zum Bad Godesberger Waldkrankenhaus.

■ Foto: Volkhard Stern

Links: Wagen 9208, ein zweitüriger MAN NL 202, stand am 20. Januar 2005 vorübergehend abgestellt auf dem Betriebshof Bonn-Dransdorf. Von August bis Oktober 2005 wurde er nochmals eingesetzt und danach ausgemustert. Bemerkenswert ist der Schriftzug unterhalb des Fahrerfensters, der sich inhaltsgleich in der grünen Zierlinie wiederholt.

■ Foto: Michael Much

busse: die Wagen 9021 (Mercedes-Benz) und 9022 (MAN).

Solche Fahrzeuge kauften etliche Verkehrsbetriebe bereits in großen Stückzahlen. Die Bauart war aber noch nicht ausgereift: Von den Sitzen im Mittelteil konnte man kaum aus dem Fenster schauen. Teilweise waren sie auf Podesten montiert, was für die Fahrgäste nicht ganz ungefährlich war.

Da die Fahrzeugtechnik noch nicht ausgereift war und die Testbusse einen höheren Wartungsaufwand erforderten, entschieden sich die Stadtwerke Bonn 1991, nochmals zwanzig SL II-Hochflurbusse des Mercedes-Benz O 405 zu bestellen.

Vom Unterhaltungsaufwand her

betrachtet war diese Entscheidung richtig, die letzten der zuverlässigen SL II-Hochflurbusse verschwanden erst 18 Jahren später von Bonns Straßen.

Niederflurbusse in Bonn

Die Entscheidung, nur noch Niederflurfahrzeuge anzuschaffen, ergab sich aus den technischen Fortschritten der Herstellerfirmen. 1992/93 war es dann soweit: Vier dreitürige und 25 zweitürige MAN NL 202 standen auf dem Betriebshof.

Die dreitürigen Niederflurbusse wurden vorwiegend auf der Godesberger Linie 615 zum Waldkrankenhaus eingesetzt. Die Linie wurde von vielen Rollstuhl-

fahrern und behinderten Mitbürgern genutzt, die zum dortigen Altenheim oder zum Krankenhaus fahren. An der Mitteltür der Busse gab es eine ausfahrbare Rampe, die das Einsteigen erleichterte. Um die Standzeiten kurz zu halten, konnte auch der hintere Einstieg genutzt werden, von dem allerdings Stufen ins Fahrzeug führten.

Niederflurgelenkbusse mit niedrigen Scheiben und ohne Sitzpodeste boten damals weder Mercedes-Benz noch MAN an. Wohl aber Neoplan, die bereits Gelenkbusse an die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) geliefert hatte. Gemeinsam mit den Bonnern bestellte die KVB 15 dieser langen „Unge-

tüme“, von denen die SWB fünf erhielten (siehe auch HVSWB aktuell 2/2018).

Die Bonner Wagen wurden Ende April 1993 geliefert und standen den SWB zur Großveranstaltung „Rhein in Flammen“ im Mai 1993 zur Verfügung.

Neoplan-Besonderheit

Die Neoplan-Wagen wiesen eine weitere Besonderheit auf: Sie waren mit einem Energie-Rückgewinnungs-System namens „Cumulo“ ausgestattet. Das funktionierte so: Beim Bremsen wurde das Getriebe entkuppelt, stattdessen trieb die Hinterachse eine Hydraulikpumpe an, die Hydrauliköl in einen Druckspeicher pumpt.

Beim Anfahren lief das Ganze anders herum ab: die Pumpe fungierte solange als Motor, gespeist vom Öldruck im Druckspeicher, bis das Getriebe wieder zugeschaltet wurde.

Das Rückgewinnungs-System war störanfällig, wurde schon nach kurzer Einsatzzeit abgeschaltet und später demontiert. Weil aber die Getriebeübersetzung darauf abgestimmt war, beschleunigten die Neoplan-Busse 9230 und 9232 bis 9235 nur sehr schleppend.

Sonderfall Erdgasbus

Die Bonner Niederflrbusse sollten umweltfreundlicher werden. Probeweise wurden deshalb 1995



Oben: SWB-Wagen 9232, ein Neoplan N 4021 NF, wartete am 24. September 1994 als Linie 63 (Stadtbahn-Ersatzverkehr) an der Godesberger Stadthalle .

Mitte: Der Bonner Erdgasbus 9502 fuhr am 15. April 1996 auf der Linie 618 nach Ramersdorf. Kurz zuvor hatte er an der Bad Godesberger Haltestelle Stadthalle gehalten.

■ Fotos: Volkhard Stern



die mit Erdgas betriebenen dreitürigen MAN- Busse 9501 und 9502 gekauft. Der geplante Bau einer Erdgas-Betankungsanlage im Betriebshof Bonn-Friesdorf wurde nie fertiggestellt. So mussten die Busse zum Tanken immer zur RHENAG nach Troisdorf fahren, ein unwirtschaftlicher Einsatz war

die Folge. 1999 gab man die Busse an die RSVG ab.

Nur noch Niederflrbusse

Erst 1996 beschafften die SWB wieder zwanzig MAN-Niederflrbusse. In den folgenden Jahren setzte sich der Trend zu einsteigsfreundlichen Bussen weiter fort.

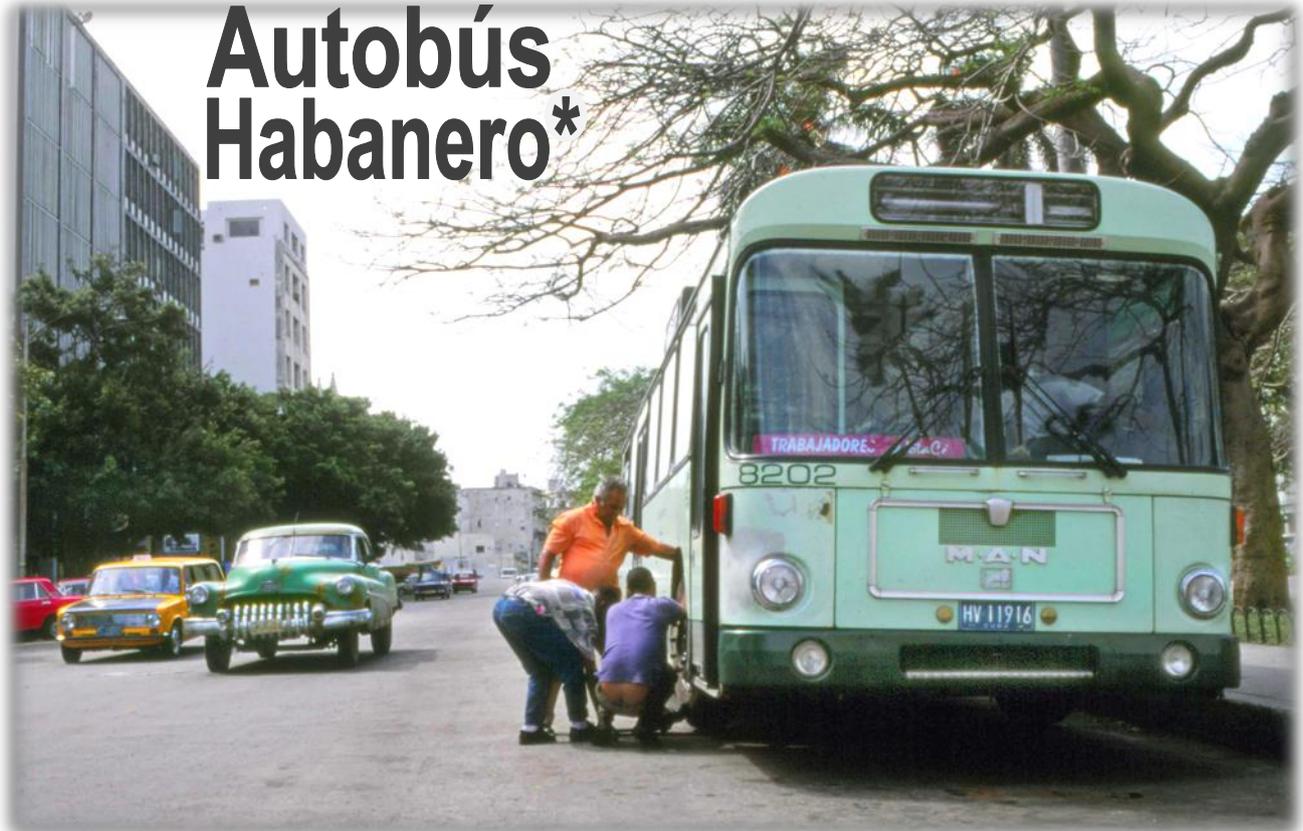
Bei den Bonner Straßenbahnen begann die Niederflrära 1994, darüber berichten wir in einem späteren Beitrag. (VD)



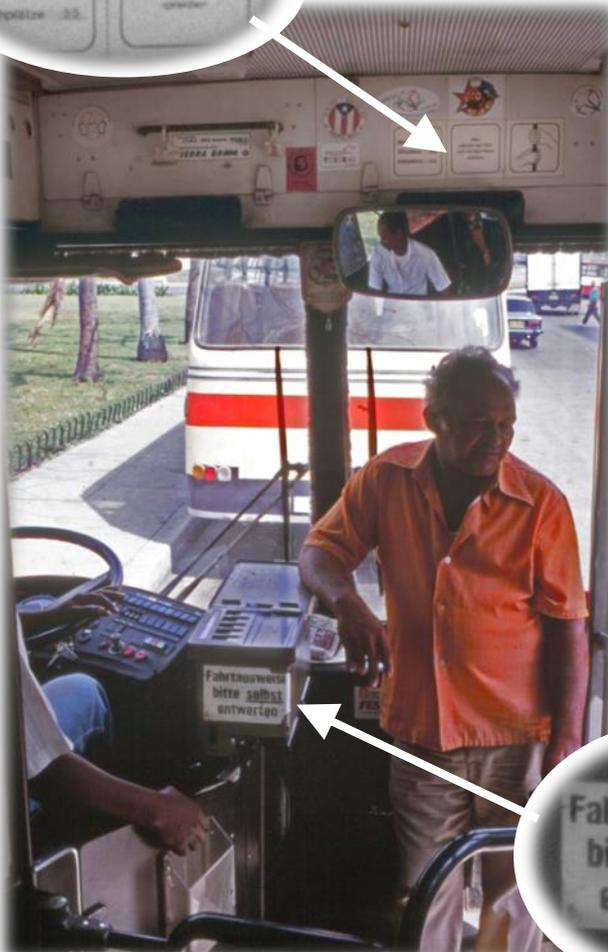
SWB- Niederflrbus 1205 im Betriebshof Bonn-Friesdorf, Juni 2013.

■ Foto: Harald Flux

Autobús Habanero*



Ex-SWB-Bus 8202 im März 1998 in Havanna/ Kuba. Während der Bus am Straßenrand repariert wird, passieren ein Buick aus den frühen 1950er Jahren und ein um eine Sitzbank verlängertes Lada-Taxi diese Stelle. ■ Foto: Carsten Gussmann



Innenansicht des Wagens 8202, März 1998, Havanna/ Kuba.

Der Zahlstisch und die Aufkleber sind hier unverändert angebracht.

■ Foto: Carsten Gussmann

*
Autobús Habanero
(spanisch)
Bus aus Havanna
(deutsch)



Im März 1998 besuchte Carsten Gussmann die Karibikinsel Kuba. Bei einem Aufenthalt in Havanna, der Hauptstadt der Republik Kuba, stand er plötzlich vor einem Bonner Stadtbus.

Vor ihm stand der ehemalige SWB-Wagen 8202, ein MAN SL 200, der in Bonn von 1982 bis 1993 eingesetzt wurde. Wann er nach Kuba verfrachtet wurde, ist nicht bekannt.

Offensichtlich gab es damals ein Problem mit den rechten Vorderad. Die Reparatur erfolgte vor Ort am Straßenrand, ein auf Kuba wohl durchaus übliches Verfahren.

Der Innenraum war noch weitgehend im originalen Zustand, sogar der Zahlstisch war noch vorhanden. Viele SWB-Aufkleber hingen noch, ergänzt um einige kubanische. Die Außenspiegel fehlten damals schon.

Eingesetzt wurde der Bus, um Arbeiter (spanisch: Trabajadores) zu befördern. (HF)

Herbstlicher Ausflug an die Ahr

Bereits zum fünften Mal organisierte der HVS**WB** eine Busfahrt zum bekannten Weinort Mayschoß/Ahr.

Am Sonntag, 14. Oktober 2018, fuhren 17 Teilnehmer mit entlang der Linienwege ehemaliger Bonner Überlandlinien über die Kalenborner Höhe und Ahrweiler nach Mayschoß. Zurück ging es entlang des Rheins nach Bonn.

Fahrer war Konrad Kolzenburg, Busbegleiter Thomas Nehiba: (HF)

Fahrt zum Weihnachtsmarkt

Auch die Fahrt zum bekannten Weihnachtsmarkt in Ahrweiler bot der HVS**WB** das fünfte Mal an.

Am Sonntag, 2. Dezember 2018, nahmen 23 Fahrgäste an der Fahrt im weihnachtlich geschmückten HVS**WB**-Bus teil.

Fahrer war Heiko Klotzbücher, Busbegleiter Thomas Nehiba. Bei Robin Much dürfen wir uns für seinen überzeugenden Einsatz als Nikolaus bedanken. (HF)

Vereinsbus 9808 ist angemeldet

Seit Mitte November 2018 ist unser Vereinsbus 9808, der Niederflerbus vom Typ Mercedes-Benz O 405 N2, mit dem Kennzeichen „BN SW 405“ angemeldet.

Die Heckscheibe ist analog zum Wagen 8603 mit einer Folienwerbung für unseren Verein beklebt.

Am Bus selbst stehen noch Karosseriearbeiten und Arbeiten im Innenraum an, die in den nächsten Monaten durchgeführt werden. (HF)



Foto: HVS**WB**

Besuch des RSE-Museums in Asbach

Am 3. Oktober 2018 besuchte der Freundeskreis der Rhein-Sieg-Eisenbahn (FRSE) aus Bonn-Beuel das Museum der Bröltalbahn (Rhein-Sieg Eisenbahn AG, RSE) in Asbach/Westerwald.



Foto: Carsten Gussmann

Zur Fahrt nach Asbach entlang der ehemaligen RSE-Strecken buchte der FRSE den historischen Bus 8603 des Historischer Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS**WB**).

Vor Ort entstand dieses Foto: grüner Bus neben grüner Dampflok vor herblichem Blätterwerk.

Die ehemalige RSE-Dampflok 53 ist 74 Jahre alt, der ehemalige Bonner Linienbus 32 Jahre. (HF)

Zählwagen



Ein Zählwagen war ein besonders gekennzeichneteter Omnibus, in dem ein sogenannter „Zähler“ die Fahrgäste nach Ein- und Ausstiegs- haltestelle sowie der Art ihres Fahrscheins befragte. Die Bonner Verkehrsbetriebe führten das in Eigenregie durch. Ab 1988 erfolgte die Fahrgastbefragung durch den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS). (RH)



SWB-Wagen 384, ein 1964 an die BGM gelieferter und 1967 von den SWB übernommener Büssing Senator 13, war im letzten Jahr seiner Verwendung nur noch als Einsatzwagen („E“) unterwegs. Am 27. September 1975 entstand diese Aufnahme während einer Pause an der Haltestelle Moltkeplatz in Bad Godesberg, die seinen Einsatz als Zählwagen dokumentiert.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Volkhard Stern

HVSWB e.V.
BMSVH

Terminkalender

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

- 14. März 2019** Mitgliederversammlung 2019 in der Kantine des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf.
- 17. März 2019** Bewegungsfahrt des Vereinsbusses 8603. Rundfahrt zum Deutschen Museum in Bonn-Plittersdorf.

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, 10. Januar 2019
Donnerstag, 14. Februar 2019
Donnerstag, 11. April 2019
Donnerstag, 9. Mai 2019
Donnerstag, 13. Juni 2019

Donnerstag, 11. Juli 2019
Donnerstag, 12. September 2019
Donnerstag, 10. Oktober 2019
Donnerstag, 14. November 2019

Termine:

Beginn
jeweils um
18:00 Uhr