

Zugsicherung per Stab in Königswinter



■ **Geschichte:**
Buslinie(n) 18
Seite 14



■ **Aus dem Verein**
20 Jahre HVSWB
Seite 20



Impressum

HVSWB aktuell

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

Redaktionsadresse:

Theaterstraße 24, 53111 Bonn

E-Mail:

info@hvswb.de

Internet:

www.hvswb.de

Redaktion

Harald Flux (HF) (verantwortlich)

E-Mail: flux.luelsdorf@t-online.de

Ralf Th. Heinzel (RH)

Dr. Frank Mlosch (FM)

Volkhard Stern (VS)

Layout und Gestaltung

Harald Flux

Erscheinungsart

HVSWB aktuell erscheint als elektronische Zeitschrift im Druckformat und wird auf der Vereins-Homepage als PDF-Datei zum Download bereitgestellt.

Haftung für Inhalte

Die Inhalte unserer Zeitschrift wurden mit größter Sorgfalt erstellt. Für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernehmen wir keine Gewähr.

Wir sind nicht verpflichtet, übermittelte oder gespeicherte fremde Informationen zu überwachen oder nach Umständen zu forschen, die auf eine rechtswidrige Tätigkeit hinweisen. Mit Namen der Verfasser gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Haftung übernommen. Der Einsender erklärt sich mit der Veröffentlichung seines Beitrags bereit, auch in abgeänderter Form. Dabei wird vorausgesetzt, dass er im Besitz der Veröffentlichungsrechte für seine Einsendung ist. Die Abgeltung eventueller urheberrechtlicher Ansprüche Dritter an seiner Einsendung obliegt dem Einsender.

Urheberrecht

Alle veröffentlichten Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Ihre Nutzung und Verwertung bedarf in jedem Fall der vorherigen schriftlichen Zustimmung durch die Redaktion.

Dies gilt insbesondere für Vervielfältigung, Bearbeitung, Übersetzung, Einspeicherung, Verarbeitung bzw. Wiedergabe von Inhalten in Datenbanken oder anderen elektronischen Medien und Systemen.

Fotokopien und Downloads der Vereinszeitschrift dürfen nur für den persönlichen, privaten und nichtkommerziellen Gebrauch hergestellt werden.

TITELSEITE



Ein Kurzzug nach Bad Honnef hielt am 16. Juli 1956 Jahren an der Haltestelle „Königswinter, Düsseldorfer Hof“. Hier, direkt vor dem gleichnamigen Hotel, endete der zweigleisige Abschnitt.

Der führende SSB-Triebwagen 11 (Baujahr 1910) musste 1959 nach einem Brand ausgemustert werden.

■ Foto: Eduard J. Bouwman, Sammlung Reiner Bimmermann



Königswinter, Haltestelle „Düsseldorfer Hof“, 16. Juli 1956:

Der SSB-Zug von Honnef hatte eben den eingleisigen Streckenabschnitt durchfahren. Der Schaffner musste nun dem Fahrdienstleiter Rhöndorf die Ankunft des Zuges melden und anschließend die Zustimmung des Fahrdienstleiters Oberdollendorf zur Weiterfahrt einholen.

Ganz links ist das Restaurant des „Düsseldorfer Hofs“ zu sehen, dahinter steht das 1895 erbaute Hotel Loreley (das Gebäude steht heute noch hier).

Rechts ist angeschnitten eine Wartehalle zu erkennen, die in den 1960er Jahren um einen kleiner Kiosk ergänzt wurde.

Dahinter lag die Anlegestelle der KD-Schiffe.

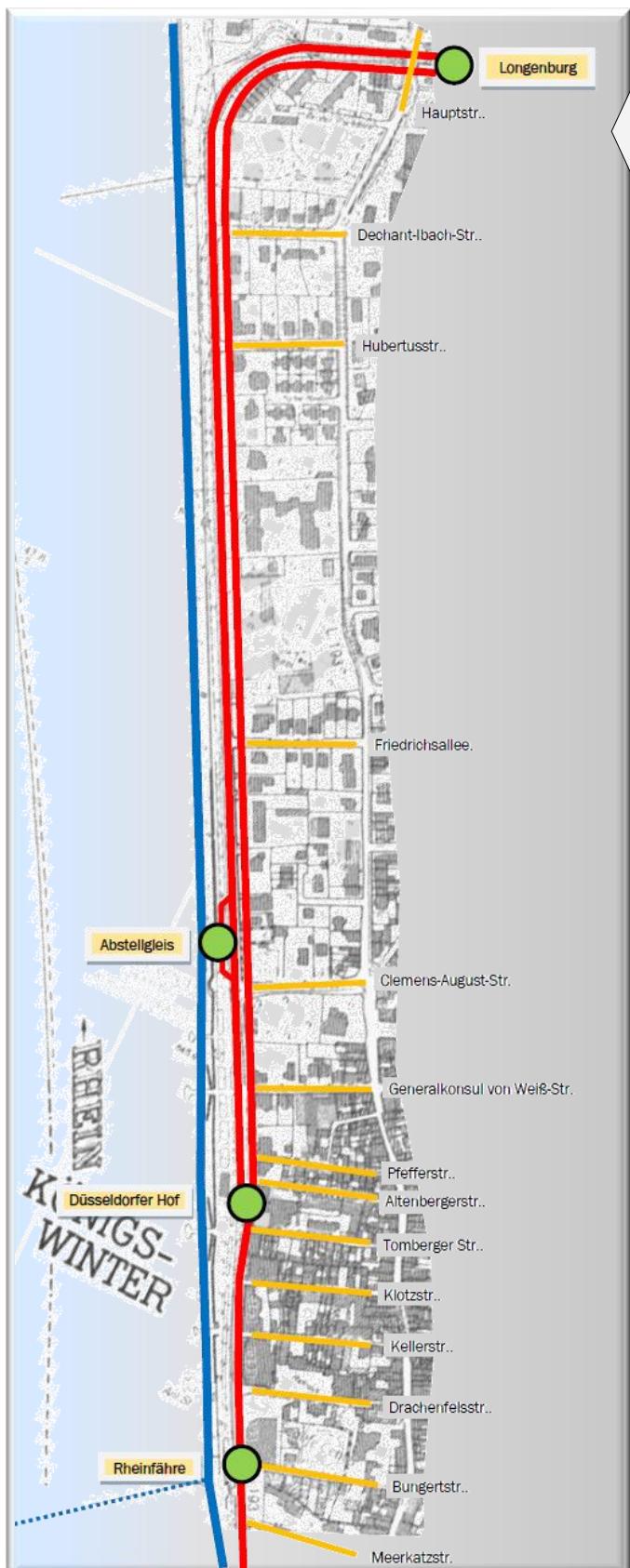
■ Foto: Eduard J. Bouwman, Sammlung Reiner Bimmermann

Zugsicherung per Stab in Königswinter



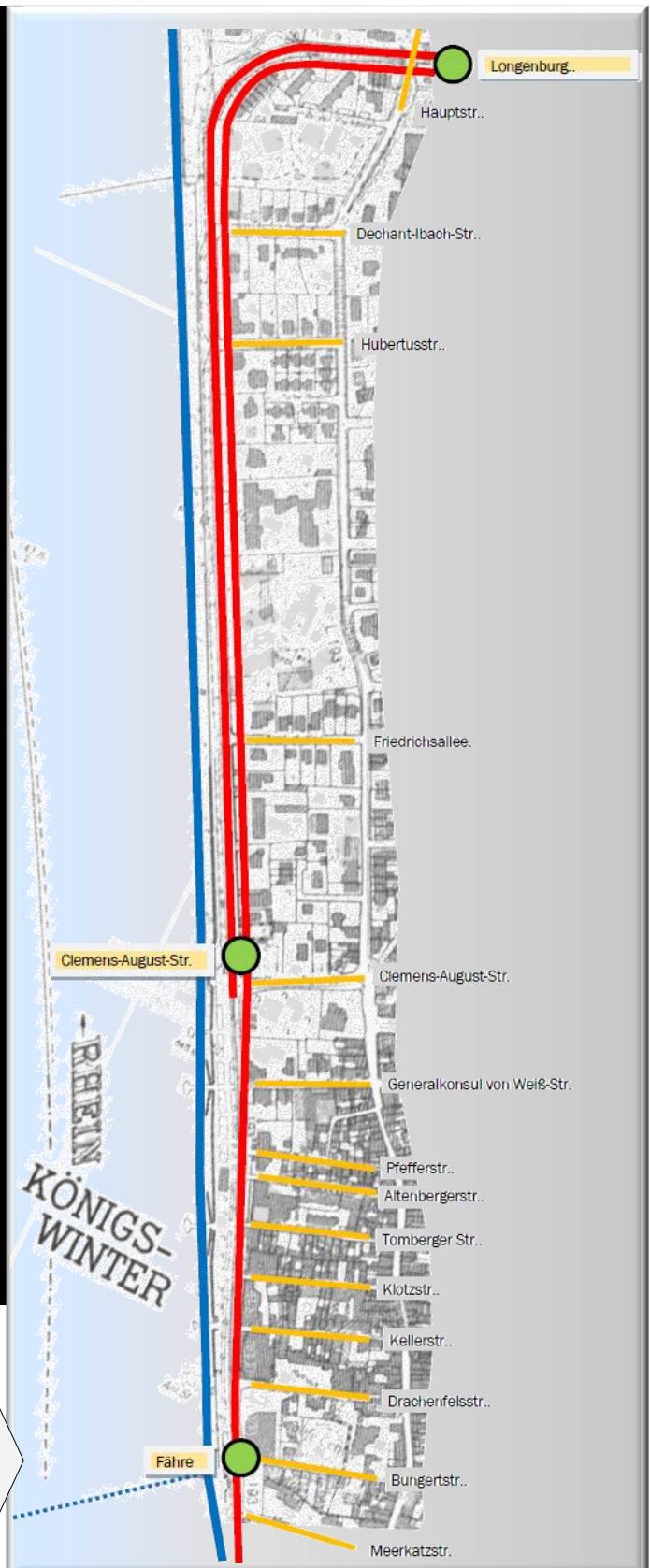
Ergänzend zum Beitrag „Siebengebirgsbahn nach Honnef verlängert“ in HVSWB aktuell 3/2025 wird hier das Thema „Stabsicherung“ aufgegriffen, einer besonderen Art der Zugfolgeregelung auf eingleisigen Strecken.

Eingleisige Streckenabschnitte verbinden bis heute die Haltestellen in Königswinter mit den Stationen Rhöndorf und Bad Honnef. Wegen der damals hier geltenden ungewöhnlichen Streckensicherung betrachten wir diese Haltestellen etwas näher.



links: Der Plan zeigt die Gleislage in Königswinter entlang der Rheinallee nach 1925 zwischen den Haltestellen Longenburg und Rheinfähre.
In Höhe der Clemens-August-Straße lag rheinseitig ein Abstellgleis. An der Haltestelle „Düsseldorfer Hof“ endete der zweigleisige Streckenausbau.

■ Grafik: Harald Flux
(Hintergrundkarte: <https://geoportal-badhonnef.de/>)



rechts: Die veränderte Gleislage in Königswinter nach 1988 zeigt dieser Plan, ebenfalls zwischen den Haltestellen Longenburg und Fähre.

Die neue Haltestelle an der Clemens-August-Straße ersetzte die ältere am Düsseldorfer Hof. Hinzu kam eine Abstellanlage. Die zweigleisige Streckenführung wurde verkürzt.

■ Grafik: Harald Flux
(Hintergrundkarte: <https://geoportal-badhonnef.de/>)



Fünf Jahre nach Indienststellung des Düwag-Achtachsers 410 (SSB) entstand am 21. Juli 1965 diese Aufnahme an der Haltestelle „Düsseldorfer Hof“ in Königswinter (ganz links das gleichnamige Hotel).

Der Doppelzug der Linie H nach Bad Honnef war eben in den eingleisigen Streckenabschnitt eingefahren. Rechts an der Bushaltestelle wartete ein Postbus, Typ Mercedes-Benz O 322, mit Ziel Ittenbach und Oberpleis.

■ Foto: Eduard J. Bouwman, Sammlung Axel Reuther

Mit der Umstellung der Siebengebirgsbahn (SSB) von Kleinbahn- auf Straßenbahnbetrieb zum Jahreswechsel 1960/61 entfielen auch die bisher für die Zugfolgeregelung zuständigen Fahrdienstleiter.

Nun fuhren die Straßenbahnzüge der Linie H auf der bis Königswinter zweigleisig ausgebauten Siebengebirgsbahn. Für die eingleisigen Streckenabschnitte Königswinter - Rhöndorf und Rhöndorf - Bad Honnef musste ein stellwerksunabhängiges Sicherungssystem eingeführt werden: die Stabsicherung.

Das Verfahren der Stabsicherung war in einer „Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Straßenbahnen – DF Strab“ geregelt. Diese wird für jeden Straßenbahnbetrieb erstellt und regelt die örtlichen Besonderheiten. Sie ergänzt die ihr

übergeordnete „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen - BOStrab“.

Die Stabsicherung der SSB

Der „Stab“ war zunächst der Haltestelle „Königswinter Düsseldorfer Hof“, später der neuen Haltestelle „Königswinter, Clemens-August-Straße“ zugeordnet. Anfangs eine Art bemaltes Staffelholz mutierte er Mitte der 1960er Jahre zu einem handwerklichen Meisterstück: Auf einem dünnen Stahlrohr war eine runde Scheibe aufgeschweißt.

Diese war grün gestrichen, während der sie aufnehmende Kasten innen rot lackiert war. Das Ganze konnte man also als haptische und optische Sicherung wahrnehmen.

War kein Zug im eingleisigen Abschnitt, sah man durch den vergit-

terten kreisförmigen Ausschnitt „grün“ schimmern. Wurde der Stab entnommen, zeigte die Kastenöffnung „rot“ - und damit „Halt“.

In den letzten Einsatzjahren war der Stab mit einer Nummer versehen, der in den aktuellen betrieblichen Unterlagen des Fahrpersonals als der derzeit gültige bezeichnet wurde.

Handhabung der Stabsicherung

Die Stabsicherung galt für den kompletten Streckenbereich zwischen Königswinter und Bad Honnef. So konnte sichergestellt werden, dass nur dieser eine Zug in den beiden eingleisigen Streckenabschnitten unterwegs war.

Eine Zugbegegnung, z.B. in Rhöndorf, war nicht vorgesehen.



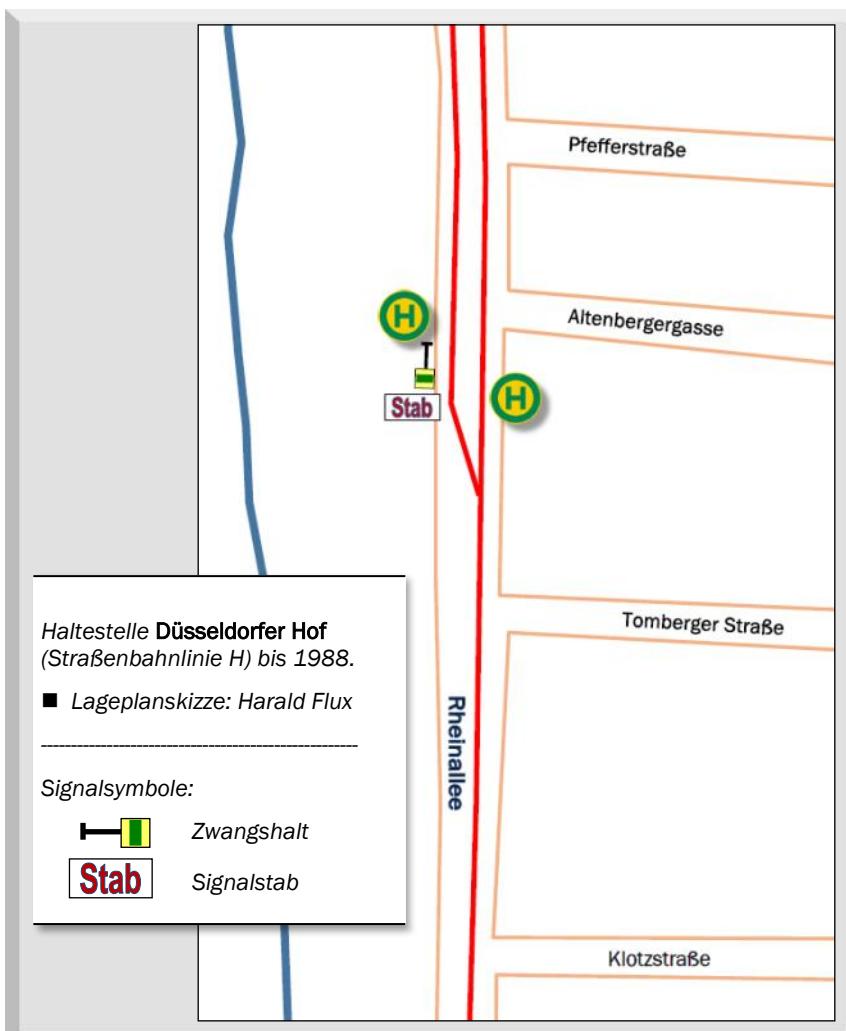
Seit fünf Jahren wurde auf der Siebengebirgsbahn nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BO Strab) gefahren.

Ein Zug der Linie H nach Bonn mit SSB-Wagen 411 stand 1965 an der Haltestelle „Königswinter Düsseldorfer Hof“.

Hier musste der Sicherungsstab wieder im Kasten verschlossen werden, der in Höhe der links wartenden Fahrgäste lag. Deshalb hielt der Fahrer des Triebwagens auch schon im Weichenbereich an.

Ganz rechts ist das gleichnamige Hotel zu sehen.

■ Foto:
Eduard J. Bouwman,
Sammlung Reiner Bimmermann



Für einen Richtung Bad Honnef fahrenden Straßenbahnzug entnahm der Schaffner des ersten Wagens in Königswinter den Stab und übergab ihn dem Fahrer. Nach Einführen des schaffnerlosen Betriebs 1975 ging diese Aufgabe an den Fahrer über.

Auf der Rückfahrt wurde der Stab in Königswinter wieder im Kasten verschlossen.

Verkehrte vor einem Zug nach Bad Honnef ein zweiter, durfte der Fahrer dieses Zugs - nach Prüfung auf Vorhandensein des Stabes im Kasten - ohne diesen in den eingleisigen Abschnitt einfahren. Der Fahrer des ihm folgenden Zuges übernahm dann den Stab.

Für die Rückfahrt galt dieses Verfahren sinngemäß, der Stab wurde dann dem verbleibenden Zug übergeben.

Signalsicherung ab 1991

Ab 1989 wurden von Königswinter bis Bad Honnef Haupt- und Fahrsignale für die künftige Streckensicherung aufgestellt. In Betrieb gingen diese aber erst mit Anschalten des

Relaisstellwerks im August 1991 und der Aufnahme des Stadtbahn-betriebs nach Bad Honnef im De-zember des gleichen Jahres. Damit entfiel die Stabsicherung.

Die Stationen

Der Streckenbereich, in dem bis 1991 die Stabsicherung galt, um-fasste folgende Stationen:

Königswinter, Düsseldorfer Hof

Seit 1925 begann in Königswinter der eingleisige Abschnitt nach Rhöndorf an der Haltestelle „Düsseldorfer Hof“. Sie lag in der Rheinallee vor dem zwischen Tom-berger Straße und Altenberger Gas-

se gelegenen gleichnamigen Hotel (heute ein Altersheim). Siehe auch Plan Seite 4.

Der eingleisige Abschnitt begann an der Rückfallweiche im Straßen-bereich. In Richtung Bad Honnef fahrenden Bahnen „schnitten“ die- se Weiche auf, in der Gegenrich-tung fuhren die SSB-Züge in das rechte Gleis ein.

Für die Honnefer Züge ordnete vor der Überleitung in dieses Gleis das Straßenbahn-Signal „Sh 1“ einen Zwangshalt an. Daneben war ein verschließbarer Kasten angebracht, in dem der für die Einfahrt in die-sen Streckenabschnitt berechtigen-de Signalstab eingelegt war.

Mit Inbetriebnahme der gut 200 Meter nördlicher gelegenen Halte-

stelle Clemens-August-Straße 1988 wurde die Haltestelle aufgelassen.

Königswinter, Clemens-August-Straße

Am 27. Mai 1988 wurde die neue Haltestelle „Clemens-August-Stra-ße“ in Betrieb genommen. Neben den Zügen der Linie 64, die weiter nach Bad Honnef fuhren, endeten hier nun die Stadtbahnen der Linie 66. Hierfür wurde südlich der Hal-testelle eine neue Weichenverbin-dung und ein Abstellgleis für wen-dende Züge angelegt. Siehe auch Plan Seite 4.

Alle hier vorhandenen Weichen mussten bis zur Inbetriebnahme des Relaisstellwerks „Köwi“ - Bau-art SpDr L 77, Hersteller Siemens -



Um 1980 begegneten sich zwei Doppelzüge der Linie H an der Halte-stelle „Königswinter, Düsseldorfer Hof“.

Links der Zug nach Bad Honnef mit SSB-Triebwagen 404, dessen Personal noch auf die Übergabe des Sicherungsstabs warten musste. Der rechte Zug mit SWB-Triebwagen 301 war auf der Fahrt nach „Bonn, Hbf.“. Den unterirdischen Bonner Nahverkehrsbahnhof fuhr die Linie H seit 21. April 1979 an.

Am Haltestellenschild (Bildmitte) war der Kasten für die Aufbewahrung des Sicherungsstabs angebracht (siehe eingeklinktes Foto).

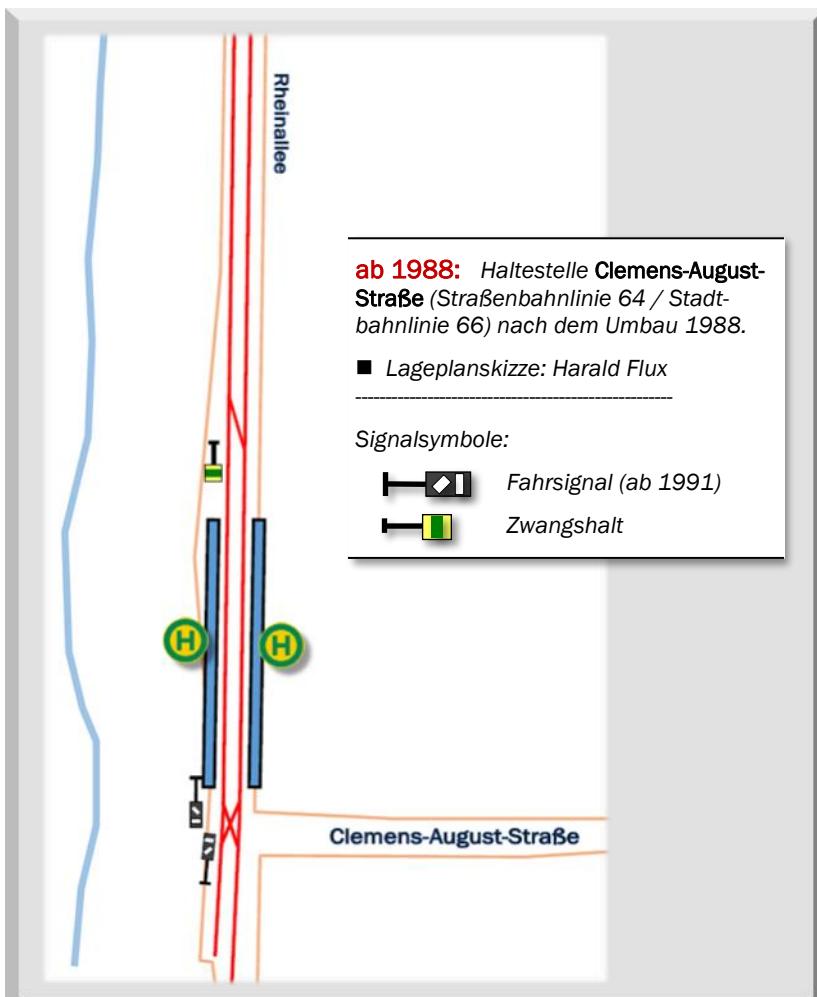
■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther



Kurz nach Inbetriebnahme der neuen Haltestelle „Königswinter, Clemens-August-Straße“, am 29. Mai 1988, entnahm die Fahreerin des SSB-Wagens 401 den Stab, der die Weiterfahrt nach Bad Honnef erlaubte. Der Zug war nun, VRS-gerecht, als Linie 64 bezeichnet.

Am Kasten war ein deutliches Hinweisschild mit der Aufschrift „Stab?“ angebracht, dafür gab es wohl gute Gründe.

■ Foto: Volkhard Stern



1991 mittels Weichenstelleisen umgestellt werden.

Der Zugsicherung der Linie 64 im Abschnitt nach Bad Honnef diente bis dahin weiter der Signalstab.

Bis zum Bahnsteigneubau lag noch 1987 rheinseitig ein ehemaliges Abstellgleis, inzwischen ohne Weichenanbindung. Für den Bau der Außenbahnsteige und der gleichzeitigen Neugestaltung der Rheinallee an dieser Stelle wurde es zurückgebaut.

2022 wurde die Haltestelle und ein Teil der Gleisanlagen erneut umgebaut - ein am 30. Januar 2023 eingeweihter Mittelbahnsteig entstand.

■ **Rhöndorf** Ab der Ausweiche Rhöndorf schloss sich der zweite eingleisige Abschnitt an, der bis zur Endstation Bad Honnef reichte.

Am Ende der beiden Richtungsgleise waren bis 1991 Rückfallweichen eingebaut. Die Züge der Richtung Bad Honnef fuhren immer in das rheinseitige Gleis ein, in der Gegenrichtung war es das bergseitige Gleis. Signale gab es damals hier nicht.



oben und links: Als am 7. März 1989 die beiden Aufnahmen an der Haltestelle „Clemens-August-Straße“ entstanden, waren die Vorarbeiten für die Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks und den stadtbaumäßigen Streckenausbau nach Bad Honnef im vollen Gange.

Die Fahrsignale waren aufgestellt, aber als ungültig markiert. Noch galt die Stabsicherung der Straßenbahnzeit, der Kasten war nun am Signal befestigt. Auch das Hinweisschild durfte nicht fehlen. ■ Fotos: Harald Müller



So sah der vermutlich letzte Sicherungsstab, als „HONNEF 3“ bezeichnet, aus. Aufnahme vom 9. Oktober 1993.

■ Foto: Ralf Heinzel

An der Haltestelle „Königswinter - Clemens-August-Straße“ begegneten sich am 14. März 2004 zwei Stadtbahn-Doppelzüge, damals noch in Telekom-Farben.

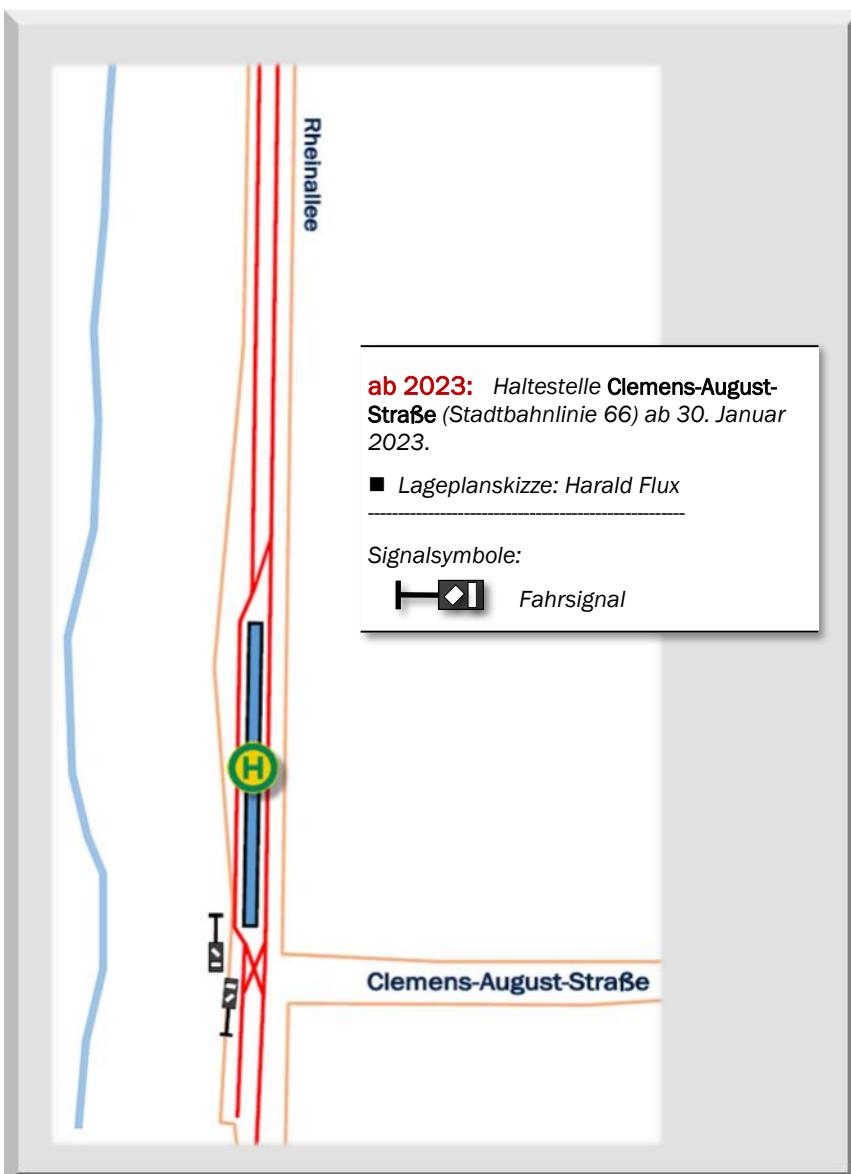
Links wartete der SSB-Triebwagen 9372 vor dem Fahrsignal auf die Weiterfahrt nach Bad Honnef, der SWB-Wagen 9364 rechts fuhr nach Siegburg.

■ Foto: Volkhard Stern





Den behelfsmäßigen Bahnsteig der Haltestelle „Clemens-August-Straße“ zeigt diese Aufnahme im Oktober 2022. Er war über dem bisherigen Wendegleis montiert. ■ Screenshot: Google Maps, Street View



■ **Bad Honnef** In der Endstation Bad Honnef gab es bis 1991 nur handgestellte Weichen. Die Straßenbahnen fuhren immer in das einzige Bahnsteiggleis ein. Signale gab es damals auch hier nicht.

2022: Kurzzeitige Wieder-einführung der Stabsicherung

Aus der „DF Strab“ für den Fahr-dienst der SWB wurden 2018 die Regelung zur Stabsicherung entfernt, da man das Verfahren seit 1991 weder bei SSB noch bei der SWB praktiziert.

In den Jahren 2022/ 2023 wurde in der Haltestelle „Königswinter, Clemens-August-Straße“ ein Hochbahnsteig in Mittellage errichtet.

Im Haltestellenbereich stand in der gesamten Bauzeit nur das bergseitig liegende Gleis zur Verfügung. Das Wendegleis für die Zwischenkurse der Linie 66 bis Königswinter konnte nicht genutzt werden, weil hier der bauzeitlich eingerichtete Bahnsteig errichtet worden war.

Die Züge der Zwischenkurse wurden damals bis zur Haltestelle „Königswinter Fähre“ verlängert und wendeten dort.

Die planmäßig nach Bad Honnef fahrenden Stadtbahnzüge der „66“ endeten, wahrscheinlich wegen der längeren Fahrzeiten, bereits in Rhöndorf. Hier bestand Anschluss mit einem Pendelzug nach Bad Honnef.

Durchführung der Fahrten in der Bauzeit

Da durch die Bauarbeiten die Signalanlagen nicht mehr genutzt werden konnten, beschloss die Betriebsführung, zur Durchführung der Stadtbahnlinie 66 zwischen Königswinter und Rhöndorf das gerade erst abgeschaffte System der Stabsicherung „wiederzubeleben“.

In Königswinter hielt der von Oberdollendorf kommende Zug vor einer bauzeitlich eingerichteten Weichenverbindung nördlich des ehemaligen Bahnsteigs. Dort händigte ein Posten dem Fahrer den Stab aus. Anschlie-

Bend fuhr der Zug in den eingleisigen Abschnitt Richtung Rhöndorf ein.

In **Röhndorf** wurden die beiden Gleise getrennt genutzt: ein Gleis für den Pendelzug aus Bad Honnef, das andere für die planmäßige Linie 66 von Königswinter. Fahrgäste mussten hier umsteigen.

Am Ende des jeweiligen Gleises wurde eine Wärterhaltscheibe aufgestellt, die eine mögliche Weiterfahrt der Züge verhinderte.

Für den ersten und den letzten Zug des Betriebstages galt eine besondere Regelung:

Der erste Zug des Tages fuhr in Königswinter ohne Stab in den eingleisigen Abschnitt ein, entfernte in Rhöndorf die Wärterhaltscheibe und stellte sie nach dem Passieren wieder auf. Sinngemäß umgekehrt wurde bei der letzten Fahrt des Tages verfahren. (HF)



Der neue Mittelbahnsteig der Haltestelle „Königswinter - Clemens-August-Straße“ war knapp ein Jahr in Betrieb, als sich hier am 12. Dezember 2023 zwei Doppelzüge der Linie 66 begegneten.

Bei beiden Zügen handelte es sich um im Rahmen des Projektes „Zweiterstellung“ modernisierte Stadtbahnwagen des Typs B100S. Links ist der 2021 modernisierte SWB-Wagen 7751 zu sehen, der SWB-Triebwagen 7760 (rechts) wurde 2023 umgebaut. ■ Foto: Harald Müller

Diese Aufnahme zeigt die Haltestelle „Clemens-August-Straße“ am 1. Dezember 2025.

Die markante Begrenzungs- und Schutzmauer rechts umschließt den historischen jüdischen Friedhof Königswinters. Davor verläuft die Rheinallee, weiter nach rechts zweigt die Clemens-August-Straße ab. ■ Foto: Harald Flux





Ein Doppelzug der Linie 66 nach Bad Honnef mit SSB-Triebwagen 8471 verließ am 1. Dezember 2025 die Station „Clemens-August-Straße“ und fuhr in den eingleisigen Abschnitt ein. Links das Abstellgleis für wendende Züge der „66“.

■ Foto: Harald Flux

Researches über ein Zugsicherungssystem eingleisiger Strecken durch Übernahme eines Stabes im deutschen Schienenverkehr des 20. Jahrhunderts ergaben, dass nur wenig hierzu bekannt ist.

Grob beschrieben bedeutet das Verfahren, dass nur derjenige, der im Besitz des Stabes ist, in den vor ihm liegenden Streckenabschnitt einfahren darf.

Bei den hiesigen Eisenbahnen scheint es kaum eine Rolle gespielt zu haben, eher schon bei Straßenbahnen. Bekannt wurde hier vor allem die Kitzschtalbahn in Sachsen, die das System der Stabsicherung für ihre eingleisigen Streckenabschnitte erst 1973 nach einem Zusammenstoß zweier Triebwagen einführt und bis heute aufrecht erhält.

Keine der der Redaktion bekannten Quellen behandelte bisher das Thema der Streckensicherung nach 1960 auf den Überlandbahnen (in Bonn als Fernbahnen bezeichnet) in und um Bonn (BGM, SSB und die Kleinbahn Siegburg - Zündorf (KSZ)).

Auf der Siegburger-Strecke der SSB wurde in der DF Strab von 1966 eine solche Regelung zwischen Siegburg und Hangelar erwähnt. Näheres zur Durchführung ist nicht beschrieben, ebenso fehlen Angaben, in welchem Zeitraum diese Art der Sicherung gehandhabt wurde.

Zwischen 1961 und 1968 musste sie zwischen Siegburg und Hangelar bestanden haben, von 1968 bis 1980 zwischen Siegburg und Mülldorf. Nach dem Streckenneubau 1980 war der dann noch bestehende eingleisige Abschnitt zwischen Siegburg und Zange mit Straßenbahnsignalen gesichert. (HF)

Quellen:

Aufzeichnungen

- Dr. Frank Mlosch
- Andreas Engels
- Robin Much
- Thomas Nehiba

HVSWB aktuell 3/2025

Wikipedia

[https://de.wikipedia.org/wiki/Sicherung_von_Zugfahrten#Fahren_mit_Zugst%C3%A4ben_\(Zugstabsysteme\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Sicherung_von_Zugfahrten#Fahren_mit_Zugst%C3%A4ben_(Zugstabsysteme))



Das Abstellgleis in der Rheinallee wurde am 16. Juli 1956 noch regelmäßig genutzt.

Links steht ein Verstärkungszug, bestehend aus Beiwagen und Triebwagen.

Rechts ist ein Vier-Wagen-Zug auf dem Weg nach Bonn.

■ Foto:
Eduard J. Bouwman,
Sammlung
Reiner Bimmermann

Abstellgleis Königswinter, Rheinallee (siehe auch Plan Seite 4)



Nördlich der 1988 in Betrieb genommenen Haltestelle „Clemens-August-Straße“ lag in der Königswinterer Rheinallee immer noch ein Abstellgleis für Zwischenkurse.

Die zuführenden Weichen waren schon länger ausgebaut.

Am 20. April 1987 passierte ein SSB-Doppelzug mit Triebwagen 414 diese Stelle.

Wagen 414 ist der einzige in Bonn erhaltene Düwag-Achtachser.

■ Foto: Volkhard Stern

Die Aufnahme vom 1. Dezember 2025 lässt ungefähr die Lage des Abstellgleises erahnen. Das verlief in etwa an der Stelle, wo jetzt der Stadtbahnwagen hält.

Das Gleis von Oberdollendorf lag dort, wo jetzt der Bahnsteig zu sehen ist. Daneben, wie heute, das Gleis nach Oberdollendorf.

Rechts die Umgrenzungsmauer des historischen jüdischen Friedhofs, wie sie auch auf den beiden Fotos darüber zu sehen ist. Davor die Einmündung der Clemens-August-Straße.

Der Aufnahmestandort ist im jetzigen Wendegleis.

■ Foto: Harald Flux





Die Bonner Buslinie(n) 18

Die Verbindung zwischen dem Bundesbahnhof, dem Bundeshaus und der Gronau stellte bis 1949 die Straßenbahnlinie 4 her (siehe auch HVSWB aktuell 3/2022). Die BVG-Buslinie 5 ersetzte sie.

Ab Sommer 1953 übernahm die Obus-Linie 15, die zwischen Lengsdorf, dem Bundesbahnhof und den Sportanlagen in der Gronau verkehrte, diesen Linienweg.

Als 1967 der Bau des Stadtbahntunnels auf der Adenauerallee begann, konnten ab 1. Mai dieses Jahres zwischen Bahnhof und Gronau nur noch Dieselbusse eingesetzt werden - die Oberleitungsanlagen entlang der Baustelle waren nicht mehr nutzbar.

1970 wurde die Linie 15 am Bundesbahnhof nun auch offiziell geteilt. Der Fahrplan enthielt nun eine Obus-Verbindung vom Bahnhof nach Lengsdorf, dazu kam ein sogenannter Pendelverkehr (Dieselbus) zum Bundeshaus und zur Gronau. Ein Jahr später benannte man die Pendelbuslinie in „18“ um.

Die Buslinie(n) 18

Eine Buslinie „18“ der Stadtwerke Bonn (SWB) tauchte im Lauf der Jahre gleich dreimal in den Fahrplänen auf:

- Vom 20. Juni 1971 bis 28. September 1974 fuhr die „18“ zwischen dem Bundesbahnhof und der Drachenfelsstraße in der Gronau.

Sie ersetzte in diesem Abschnitt den Pendelverkehr der Buslinie 15. 1973 verlängerte man den Linienweg der „18“ bis zur Haltestelle „Ollenhauerstraße“ der Straßenbahnlinie 3. Der Bus wendete dort durch eine Häuserblockumfahrung über die Zitelmannstraße und Friedrich-Wilhelm-Straße.

Die ab 1974 vom Heiderhof nach Tannenbusch verkehrende Buslinie 10 ersetzte in Teilstrecken (Johanniter-Krankenhaus, Bundeshaus, Heussallee) die „18“.

- 1976 gab es erneut eine Linie 18. Nach dem Stilllegen der Reststrecke der Straßenbahnlinie 3 zwischen der Bad Godesberger Rheinallee und Mehlem Ort (siehe auch HVSWB aktuell 2/2024), fuhren



Quellen:

[www.busse-in-bonn.de/
swb9001/geschichten/
\(Linienverzeichnisse\)](http://www.busse-in-bonn.de/swb9001/geschichten/linienverzeichnisse)

Aufzeichnungen und
Unterlagen Ralf Heinzel

Wikipedia: Oberleitungsbus
Bonn

großes Bild links: Die Aufnahme des Bonner KBE-Rheinuferbahnhofs (links) entstand etwa 1972. Hier lag auch die Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 3 (Bildmitte).

Vor der Gaststätte (links) wartete an seiner Abfahrtshaltstelle ein Bus der Linie 10 zum Bad Godesberger Stadtwald. Rechts, an den Buswartesplätzen, war der SWB-Bus 7105 angekommen, der an diesem Tag auf der (ersten) Linie 18 zur Gronau fuhr.

Im hohen Gebäude rechts befand sich vor dem Zweiten Weltkrieg der Firmensitz und die Ausstellungshalle der Firma KERAMAG. Viele Jahre residierte im Untergeschoß das bekannte Café Kranzler, später die Gastwirtschaft „Edelweiß“.

■ Foto: Klaus Doepler, Sammlung Volkhard Stern

nun Dieselbusse als „18“ auf dieser Verbindung.

Diese Liniennummern trugen sie vom 23. Dezember 1976 bis 21. April 1979, dann wurde die Buslinie in „13“ umbenannt. Die SWB wollten damit eine Doppelbesetzung in Bonn vermeiden, denn die KBE-Vorgebirgsbahn erhielt ab 12. August 1978, vor der Umstellung auf den künftigen Stadtbahnbetrieb, ebenfalls die Liniennummer „18“.

■ Ab dem Jahresfahrplan 1983 gab es zum dritten Mal eine Buslinie 18, sie verkehrte zwischen Mehlem und Ramersdorf. Diese Verbindung blieb auch nach Umstellung auf das VRS-Nummernsystem 1987 als Linie 618 bestehen. (HF)

Ausriß aus dem Fahrplanbuch der (ersten) Linie 18 von 1971.

■ Sammlung Ralf Heinzel

Hauptbahnhof – Gronau											
Sonnabend											
Hauptbahnhof	5.20	USW.	6.40	7.15	USW.	18.45	19.20	USW.	C.C		
Am Hof	5.21	ALLE	6.41	7.17	ALLE	19.47	19.21	ALLE	C.01		
Rathausgasse	5.22	40	6.42	7.18	30	18.48	19.22	40	C.02		
Hofgarten	5.24	MIN.	6.44	7.20	MIN.	18.50	19.24	MIN.	C.04		
Auswärtiges Amt	5.25	BIS	6.45	7.21	BIS	18.51	19.25	BIS	C.05		
Museum Koenig	5.27		6.47	7.23		18.53	19.27		C.07		
Simrockstraße	5.28		6.48	7.24		18.54	19.28		C.08		
Heussallee	5.30		6.50	7.26		18.56	19.30		C.10		
Bundeshaus	5.31		6.51	7.27		18.57	19.31		C.11		
Gronau	5.32		6.52	7.28		18.58	19.32		C.12		

Hauptbahnhof – Gronau											
Montag – Freitag											
Hauptbahnhof	5.20	USW.	6.40	6.59	USW.	8.19	8.45	USW.	16.45	17.07	USW.
Am Hof	5.21	ALLE	6.41	7.04	ALLE	8.21	8.46	ALLE	16.47	17.09	ALLE
Rathausgasse	5.22	40	6.42	7.05	20	8.22	8.48	30	17.10	17.15	18.51
Hofgarten	5.24	MIN.	6.44	7.06	MIN.	8.24	8.50	MIN.	16.50	17.12	19.22
Auswärtiges Amt	5.25	BIS	6.45	7.05	BIS	8.25	8.51	BIS	16.51	17.13	19.25
Museum Koenig	5.27		6.47	7.07		8.27	8.53		16.53	17.15	19.00
Simrockstraße	5.28		6.48	7.08		8.28	8.54		16.54	17.16	19.01
Heussallee	5.30		6.50	7.10		8.30	8.56		16.56	17.18	19.03
Bundeshaus	5.31		6.51	7.11		8.31	8.57		16.57	17.19	19.04
Gronau	5.32		6.52	7.12		8.32	8.58		16.58	17.20	19.05



Der SWB-Wagen 156, ein Büssing Präfekt 13D, war 1973 als (verlängerte) Linie 18 zur Ollenhauerstraße eingesetzt. Er wartete auf dem Parkplatz am ehemaligen Hansaeck-Grundstück auf die Abfahrtzeit.

Die Bauarbeiten für den Stadtbahntunnel hatten längst begonnen (rechts). Die Gebäude in der Martinstraße hatten den Zweiten Weltkrieg überstanden. Sie stehen noch heute dort - Maximilianstraße 40 bis 44.

■ Foto: Werner Schedlbaur, Sammlung Volkhard Stern



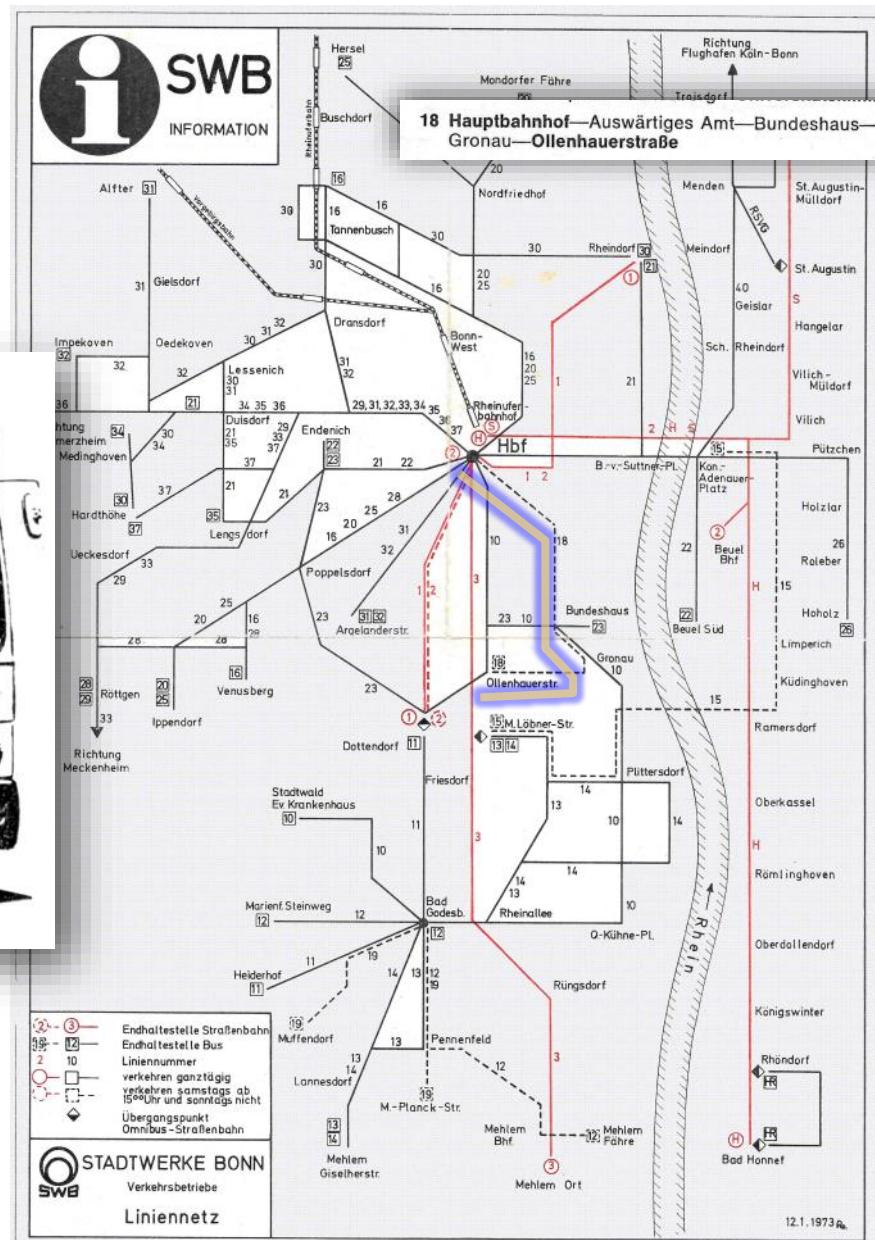
Der Bonner Stollfuß-Stadtplan, Stand um 1973, zeigt die damalige Endhaltestelle der (verlängerten) Linie 18 an der Ollenhauerstraße und die Häuserblockumfahrung (Hinweg: Zitelmannstraße, Rückweg: Friedrich-Wilhelm-Straße).

Die Straßenbahnenlinie 3 fuhr noch die Umleitungsstrecke über die Baunscheidtstraße (rechts unten) - siehe auch HVSWB aktuell 3/2018.

■ Stadtplan Sammlung Ralf Heinzel

unten: Im Fahrplanheft des Jahres 1973 war diese Grafik enthalten, die den Wagen 6908 auf der Linie 18 zum Bundeshaus zeigte.

■ Sammlung Volkhard Stern



rechts oben:
Liniennetzplan
der SWB von
1973.
Markiert ist die
verlängerte Li-
nie 18.
■ Sammlung
Ralf Heinzel

rechts unten:
Der Ausschnitt
der Fahrplan-
seite der ver-
längerten Linie
18 stammt
aus dem SWB-
Fahrplanbuch
von 1973.
■ Sammlung
Volkhard Stern

136

18

Hauptbahnhof—Gronau—Ollenhauerstraße

Montag — Freitag

Hauptbahnhof (ZOB) 5.20 USW. 6.20 6.53 USW. 7.53 8.16 USW. 9.01 USW. 15.01
Rheinuferbahnhof 5.21 ALLE 6.21 6.54 ALLE 7.54 8.17 ALLE 9.02 ALLE 15.02
Friedensplatz 5.22 20 6.22 6.56 15 7.56 8.19 15 9.04 30 15.04
Bertha-v.-Suttner-Platz 5.24 MIN. 6.24 6.58 MIN. 7.58 8.21 MIN. 9.06 MIN. 15.06
Rathausgasse 5.26 BIS 6.26 7.00 BIS 8.00 8.23 BIS 9.08 BIS 15.08
Hofgarten 5.27 6.27 7.02 8.02 8.25 9.10 15.10
Auswärtiges Amt 5.28 6.28 7.03 8.03 8.26 9.11 15.11
Museum Koenig 5.30 6.30 7.05 8.05 8.28 9.13 15.13
Heussallee 5.32 6.32 7.07 8.07 8.30 9.15 15.15
Bundeshaus 5.33 6.33 7.08 8.08 8.31 9.16 15.16
Gronau 5.34 6.34 7.09 8.09 8.32 9.17 15.17
Johanniter-Krankenhaus 5.35 6.35 7.10 8.10 8.33 9.18 15.18
Ollenhauerstraße 5.36 6.36 7.11 8.11 8.34 9.19 15.19

Hauptbahnhof (ZOB) 15.11 15.23 USW. 18.53 19.23 19.40 USW. 23.40
Rheinuferbahnhof 15.12 15.24 ALLE 18.54 19.24 19.41 ALLE 23.41
Friedensplatz 15.14 15.26 15 18.56 19.26 19.42 40 23.42
Bertha-v.-Suttner-Platz 15.16 15.28 MIN. 18.58 19.28 19.44 MIN. 23.44
Rathausgasse 15.18 15.30 BIS 19.00 19.30 19.46 BIS 23.46
Hofgarten 15.20 15.32 19.02 19.32 19.47 23.47
Auswärtiges Amt 15.21 15.33 19.03 19.33 19.48 23.48
Museum Koenig 15.23 15.35 19.05 19.35 19.50 23.50
Heussallee 15.25 15.37 19.07 19.37 19.52 23.52
Bundeshaus 15.26 15.38 19.08 19.38 19.53 23.53
Gronau 15.27 15.39 19.09 19.39 19.54 23.54
Johanniter-Krankenhaus 15.28 15.40 19.10 19.40 19.55 23.55
Ollenhauerstraße 15.29 15.41 19.11 19.41 19.56 23.56



Am 23. Dezember 1976, dem ersten Tag nach Einstellen des Straßenbahnbetriebs, hat der auf der Ersatzlinie 18 (der zweiten „18“) eingesetzte Wagen 7512 sein Ziel „Mehlem Markt“ erreicht. Hier hielt er an der Pausenhaltestelle in der Kriemhildstraße, Ecke Siegfriedstraße. ■ Foto: Horst Hanke

Bad Godesberg: SWB-Bus 7707 war am 6. Juni 1979 als Linie 13 (bis April 1979 hieß diese noch „18“) gerade von der Endhaltestelle Rheinallee abgefahren. Der Wagen bog nach links in die Rüngsdorfer Straße ab.

Rechts, an der Einmündung zum Von-Groote-Platz, wartete RVK-Bus 184, ein Magirus-Deutz 230 L 117 noch in Post-gelb, auf die Rückfahrt ins Drachenfels Ländchen. ■ Foto: Volkhard Stern





Noch als Linie 18 (der dritten „18“) beschildert wartete am 28. Juli 1985 der SWB-Bus 7803 an der Mehlheimer Haltestelle „Im Rosenberg“ auf die Weiterfahrt zur Rheinallee. ■ Foto: Ralf Heinzel

Am 8. April 1989 stand SWB-Wagen 8806, nun als VRS-Linie 618 bezeichnet, an der Haltestelle Bad Godesberg-Rheinallee zur Weiterfahrt nach Ramersdorf bereit. ■ Foto: Volkhard Stern



Vor 20 Jahren gründete sich der HVSWB



Sieben Vereinsmitglieder der ersten Stunde freuen sich am 28. April 2006 über den gelungenen Start ihres HVSWB. Auf der Plattform des historischen Wagens 13 stehen (von links): Dietmar Kopitzky, Ellen Verstappen-Szalay, Thomas Nehiba, Christian Marquordt, Klaus Lusenski, Thomas Scharf und Volkhard Stern ■ Foto: Sammlung HVSWB

Die Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) blicken im Februar 2026 auf das 20-jährige Bestehen ihres Vereins zurück. Aus diesem Anlass soll der nun schon zwei Dekaden anhaltende Einsatz der Vereinsmitglieder gewürdigt werden, das Vereinsmotto, die Geschichte des Bonner Nahverkehrs zu zeigen, mit Leben zu erfüllen.

Alles begann mit einer bescheidenen Bitte: „Gebt uns einen Raum und die Möglichkeit, Ausstellungen zur Geschichte des Bonner Nahverkehrs zu präsentieren.“

Die kleine Interessengemeinschaft aus Mitarbeitern der Stadtwerke Bonn (SWB) stieß 1999 durchaus auf Wohlwollen der damaligen SWB-Verantwortlichen. Aber die mehrmaligen Versuche, ein Konzept hierzu umzusetzen, versanden zunächst.

Erst sechs Jahre später, Mitte 2005, kamen die SWB-Mitarbeiter, darunter Günter Rafalski, Thomas Scharf und Thomas Nehiba, mit der Gründung eines Vereins voran. Zunächst einigte man sich mit den Stadtwerken auf die Gründung eines Betriebsvereins, bald änderte man aber dessen Ausrichtung, um auch interessierten Außenstehenden den Beitritt zum Verein zu ermöglichen.

Als Ziele definierten die Gründer, sich, neben dem Sammeln von Fo-

tos und Dokumenten sowie dem Ausrichten von Ausstellungen und Vorträgen, vor allem für den Erhalt historischer Bus- und Bahnfahrzeuge einzusetzen. Leider mussten sie rasch feststellen, dass das bei den SWB auf wenig Interesse stieß.

Der Verein blieb eng mit den Bonner Stadtwerken verbunden und so ergab sich - fast von selbst - der Name, der bis heute Bestand hat: „Historischer Verein der Stadtwerke Bonn“ (HVSWB).

Schließlich trafen sich am 18. Februar 2006 zehn Stadtwerker zur Gründungsversammlung. Sie beschlossen die erste Satzung des Vereins und wählten den ersten Vorstand: Thomas Nehiba als Vorsitzenden, Dietmar Kopitzky als seinen Stellvertreter und Ellen Verstappen als Geschäftsführerin.

Im Vereinsregister beim Amtsgericht Bonn wurde der „Historische Verein der Stadtwerke Bonn“ am 7. Oktober 2008 eingetragen und führt seitdem den Zusatz „e.V.“.

Seit dem 1. Januar 2010 ist der HVSWB e.V. als gemeinnützig anerkannt.

Der Verein zeigt sich

Die Vereinsarbeit der zehn Gründungsmitglieder (neben den Stadtwerkern zählten auch Christian Marquordt und Volkhard Stern hierzu) begann 2006 mit Ausstellungen: zunächst in Räumen der SWB in der Welschnonnenstraße, später auch im Kundenzentrum Bad Godesberg.

An Ideen mangelte es nicht, trotzdem schien sich ihr Einsatz vorerst nicht auszuzahlen. Die erste Fahrt mit Stadtbahnwagen führte im September 2006 nach Köln-Thielenbruch. Als im Dezember 2006 in Bad Godesberg eine mobile Fotoausstellung in einem Bus der Stadtwerke präsentiert wurde, war der Verein gerade einmal um vier Mitglieder gewachsen.

Das sollte sich im Jahr darauf ändern. Die Premiere der Bus-Sonderfahrten fand im März 2007 statt, die in die Betriebshöfe Sieglar und Hennef (Sieg) der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) führten. Zur ersten gemeinsamen Weihnachtsfeier im Dezember 2007 konnte der Vereinsvorsitzende Thomas Nehiba das 45. Mitglied begrüßen.

Zu Jahresbeginn 2008 erschien erstmals die von Volkhard Stern erstellte Vereinszeitschrift „HVSWB aktuell“.

Ein wichtiger Schritt für den Verein war die außerordentliche Mitgliederversammlung am 12. Juni 2008, auf der eine Satzungsänderung beschlossen wurde, die anschließend die Eintragung als „e.V.“ ermöglichte.



Auswahl aus HVSWB-Veranstaltungen:

oben: Am 12. Dezember 2010 zeigt der Verein eine Ausstellung zum Bonner Nahverkehr. Die SWB stellten hierfür den Wagen 0608 zur Verfügung.

Mitte....Die bis dahin größte Veranstaltung war der Historische Tag der offenen Tür, die der HVSWB zusammen mit den Stadtwerken am 2. Juni 2012 organisierte.

unten....Nach einjähriger Restaurierung in Wuppertal, für die der Verein eine spendenfinanzierte fünfstellige Summe aufbringen musste, fand am 7. September 2014 die Premierenfahrt des Vereinsbusses 8603 mit geladenen Gästen statt.

■ Alle Fotos: Harald Flux





Auswahl aus HVSWB-Veranstaltungen:

oben und Mitte:...Am 12. August 2018 feierte der HVSWB gemeinsam mit den Köln-Bonner-Eisenbahnfreunden (KBEF) und dem Verein „ET 57“ in Wesseling das Jubiläum „40 Jahre Stadtbahnlinie 16“. Dazu gehörte ein Rundfahrt mit Bonner Stadtbahnwagen.

unten: Außergewöhnlich war eine Schienenkreuzfahrt rund um Köln, die das Rheinische Industriebahn Museum (RIM) gemeinsam mit den KBEF und dem HVSWB veranstaltete. Der Sonderzug fuhr vor dem Museum in Köln-Nippes ab.

■ Alle Fotos: Harald Flux



Die Unternehmungen des Vereins wurden deutlicher in der Öffentlichkeit wahrgenommen. Am Jahresende 2008 waren bereits 56 Interessierte Mitglied im HVSWB e.V..

Gut zwei Jahre dauerte die Produktion der DVD „Die Bonner U-Bahn“, die Vereinsmitglieder gemeinsam mit der SWB-Geschäftsführung im November 2009 der Presse vorstellten. Sie wurde mit über tausend verkauften Exemplaren ein Renner.

Ein herausragendes Ereignis war der vom HVSWB und den Bonner Stadtwerken gemeinsam gestaltete „Tag der offenen Tür“ am 2. Juni 2012. Etwa 3.000 Besucher sahen sich die Ausstellungen an.

Das Wesseler Bahnfest zum Jubiläum „40 Jahre Stadtbahnlinie 16“ am 12. August 2018 war eine weitere Großveranstaltung, die vom HVSWB gemeinsam mit zwei weiteren Vereinen organisiert wurde.

An das Jubiläum „100 Jahre Autobus-Linienverkehr in Bonn“ erinnerte der HVSWB am 25. Oktober 2025. Hierfür wurden Sonderfahrten auf den historischen Routen angeboten, für die mehrere Vereine ihre historischen Bussen zu Verfügung stellten.

Mitgliederentwicklung

Die Mitgliederzahl wuchs stetig: Am Jahresende 2009 waren es 60 Mitglieder, Ende 2014 hundert und im Dezember 2025 bereits 127.

Das darf als positives Zeichen für die Arbeit des Vereins gewertet werden.

Das erste vereinseigene Fahrzeug

Eine bedeutende Entscheidung war der Kauf eines vereinseigenen Busses. Drei Vereinsmitglieder erwarben im April 2009 von der Firma Welter den ehemaligen SWB-Standardbus 8603, einen Mercedes-Benz O 305, und stellten ihn dem Verein zur Verfügung. Besonders publikumswirksam konnte er in Bonn beim Deutschlandfest und NRW-Tag am 1. bis 3. Oktober 2011 präsentiert werden.

Der Bus wurde von Juni 2012 bis Juli 2014 mit erheblichem finanziellem Aufwand in Wuppertal restauriert und ist seitdem der Stolz des HVSWB.

Damit war auch eins der Vereinsziele, der

Erhalt historischer Omnibusse, erreicht. Seitdem wird Wagen 8603 für fast alle Busfahrten des Vereins eingesetzt.

Die erste vereinseigene Straßenbahn

Das zweite wichtige Vorhaben, alte Straßenbahnen zu erhalten, konnte zunächst noch nicht umgesetzt werden. Von den Bonner Straßenbahntypen blieb nur der inzwischen (2026) 120 Jahre alte Triebwagen „13“ erhalten.

Nach langen Verhandlungen gelang es Thomas Nehiba Anfang 2017, den seit 1977 abgestellten Wagen von den Stadtwerken Bonn (SWB) zu erwerben. Er wurde am 3. Juli 2017 in die vom HVSWB angemietet Wagenhalle in Birresdorf transportiert, wo er aufgearbeitet werden soll.

Der zweite vereinseigene Omnibus

Ende 2017 stellten die SWB ihre letzten Niederflurbusse des Typs

Mercedes-Benz O 405 ab. Der HVSWB konnte den Wagen 9808 erwerben. Seit 7. November 2018 ist er der zweite Omnibus des Vereins. (HF)

Zur Veranstaltung „100 Jahre Autobus-Linienverkehr in Bonn“ lud der HVSWB am 25. Oktober 2025 ein. An den Rundfahrten beteiligten sich die Historische Arbeitsgemeinschaft EVAG aus Essen, die Standardbus GbR aus Krefeld und das Unternehmen „LRV Lisa-Reisen“ mit ihren historischen Fahrzeugen.

■ Foto: Harald Flux



6
Dez.

Samstag, 6. Dezember 2025

Besuch der Brauereischenke „Alte Brauerei“ in Kasbach-Ohlenberg
Fahrt mit dem Vereinsbus 8603 ins Kasbachtal bei Linz. Hier liegt die Brauereischenke „Alte Brauerei“ etwas versteckt im Wald - die alte „Steffens-Brauerei“...



Die letzte Sonderfahrt des Jahres führte am 6. Dezember 2025 ins Kasbachtal bei Linz am Rhein.

Ziel der Reise mit dem Vereinsbus 8603 war ein Besuch der „Alten Brauerei“.

Auf dem Fabrikgelände der ehemaligen Braustätte der „Steffens-Brauerei“, die hier 2006 ihre Pforten schloss, kann eine schön eingerichtete Brauerei-Schenke besucht werden. Weingenießer finden hier einen urigen Weinkeller. Vor den Gebäuden wird jährlich im Dezember ein kleiner Weihnachtsmarkt ausgerichtet.

An der Fahrt nahmen 19 Interessierte teil, begleitet wurde die Fahrt von Leonard Labrot als Fahrer, ihn unterstützten Lara Labrot und Thomas Nehiba.

Das Foto von Thomas Nehiba zeigt den Weihnachtsmarkt vor der „Alten Brauerei.“ (HF)

Der Bildungsbus

Von den vierzehn Mercedes-Benz O 317 der Stadtwerke Bad Godesberg, die 1969 zur SWB gelangten, überlebte ein Exemplar länger als seine Brüder, die zwischen 1971 und 1978 ausgemustert wurden.

Wagen 29 vom Baujahr 1964 erhielt im August 1971 bei der Fa. Walter Vetter Karosserie- und Fahrzeugbau GmbH in Fellbach bei Stuttgart einen neuen Aufbau als Bücherbus und war ab 1972 in rot-oranger Farbe im gesamten Bonner Stadtgebiet für Lesefreunde unterwegs.

Das städtische Kennzeichen der rollenden Autobücherei, die 16 Haltepunkte ansteuerte und 4.000 Bücher an Bord hatte, lautete BN-6565. Im Jahr 1981 wurde ein zweiter Bücherbus beschafft. Der ehemalige Godesberger Wagen wurde Anfang der Achtzigerjahre abgestellt. (VS)



Ein umgebauter Bus der Stadtbücherei Bonn im Einsatz. Es handelte sich um einen Mercedes-Benz O 317 des ehemaligen Verkehrsbetriebs der Stadt Bad Godesberg. ■ Foto: Sammlung Volkhard Stern

Info-Treff für Mitglieder

Termine und **Treffpunkte** werden gesondert bekanntgegeben.

SWB