

Rund um Bonn mit der Linie 630



■ **Geschichte:**
Straßenbahnen - einst
und jetzt



■ **Geschichte:**
Bonns kürzeste
Buslinie

Impressum

HVSWBaktuell

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

E-Mail:
info@hvswb.de
Internet:
www.hvswb.de

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

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

Layout und Gestaltung
Harald Flux

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

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

Sämtliche Angaben ohne
Gewähr.

TITELSEITE

Lange Buslinien Rund um Bonn mit der Linie 630



SWB-Wagen
9117 fährt im
September 1996
als Linie 630
nach Niederholt-
dorf/ Ungarten.
Der Bus über-
quert soeben die
Kreuzung Dotten-
borfer Straße/
Kessenicher Stra-
ße in Dottendorf.

■ Foto: Wilfried
Köhn

Durch Bonn-Tannenbusch fährt SWB- Bus 7407 am 15. August 1975 als Linie 30 nach Röttgen.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth



Bonns längste Buslinien

Rund um Bonn mit der Linie 630

Lange Buslinien gab es in Bonn bis zur kommunalen Neuordnung 1969 nur als sogenannte Fernlinien. Die städtischen Linien bedienten damals nur Kurse innerhalb der jeweiligen Stadtgrenzen. Nachdem 1970 die Stadtwerke Bad Godesberg in die Stadtwerke Bonn (SWB) eingegliedert waren, fuhr im Jahr darauf die Buslinie 10 vom Bad Godesberger Stadtwald zum Bonner Rheinuferbahnhof - die erste lange innerstädtische Buslinie.

„Der Weg ist das Ziel“. Ob die Fahrplankonstrukteure der Bonner Stadtwerke diese mehr als zweitausend Jahre alte Erkenntnis des chinesischen Philosophen Konfuzius im Sinn hatten, als sie 1994 den Kurs der Buslinie 630 festlegten, ist leider nicht bekannt. Ganz abwegig erscheint es aber nicht.

Die Buslinie 30

Die Liniennummer „30“ war bis 1967 einer Bonner Fernlinie zugeordnet und verschwand dann aus den Fahrplanta-
bellen. Im 1974 gültigen Fahrplan tauchte sie erstmals als innerstädtische Buslinie auf.

Zum Fahrplanwechsel am 29. September 1974 entwickelten die Stadtwerke Bonn ein grundlegend neues Busliniennetz.

Dabei war die neue Linie 30 eine der wenigen, die den Hauptbahnhof und somit den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) nicht anfahren. Mit Start des Verkehrsverbundes am 1. September 1987 verkehrte sie mit der Liniennummer 630.

Der zentral gelegene Startpunkt der Buslinie 30 war zunächst der Berthavon-Suttner-Platz. Von hier aus umrundete sie in nördlicher Richtung halbkreisförmig das Bonner Stadtge-

Linienweg ab Fahrplanwechsel	Linienweg
29.09.1974	Bertha-von-Suttner-Platz-Rheindorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Ückesdorf-Röttgen-Venusberg
01.06.1975	Beuel Süd-Konrad-Andenauer-Platz-Bertha-von-Suttner-Platz-Rheindorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Hardthöhe-Röttgen
22.04.1979	Ramersdorf-Beuel Süd-Konrad-Andenauer-Platz-Bertha-von-Suttner-Platz-Rheindorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Hardthöhe-Brüser-Berg
05.09.1981	Hoholz-Niederholtorf-Ramersdorf-Beuel Süd-Konrad-Andenauer-Platz-Bertha-von-Suttner-Platz-Grau-Rheindorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Hardthöhe-Brüser-Berg
10.07.1983	Oberholtorf-Niederholtorf-Ramersdorf-Beuel Süd-Konrad-Andenauer-Platz-Bertha-von-Suttner-Platz-Grau-Rheindorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Hardthöhe-Röttgen
01.09.1987	VRS Verbundstart, keine Linienwegänderung, ab jetzt als VRS-Linie 630
28.05.1989	Oberholtorf-Niederholtorf-Ramersdorf-Beuel Süd-Konrad-Andenauer-Platz-Bertha-von-Suttner-Platz-Grau-Rheindorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Hardthöhe-Röttgen-Ippendorf-Venusberg
02.06.1991	Oberholtorf/Ungarten-Ramersdorf-Beuel Süd-Konrad-Andenauer-Platz-Bertha-von-Suttner-Platz-Grau-Rheindorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Brüser Berg-Röttgen-Ippendorf-Venusberg
25.09.1994	Oberholtorf/Ungarten-Ramersdorf-Beuel Süd-Konrad-Andenauer-Platz-Bertha-von-Suttner-Platz-Grau-Rheindorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Brüser Berg-Röttgen-Ippendorf-Venusberg-Kessenich-Dottendorf-Gronau-Kreuzbauten
24.05.1998	Busnetz '98: Auerberg Nord-Buschdorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Medinghoven-Brüser Berg-Ippendorf-Venusberg-(Kessenich-Dottendorf-Gronau)
14.12.2008	Busnetz 2008: Tannenbusch-Buschdorf-Tannenbusch-Dransdorf-Lessenich-Duisdorf-Medinghoven-Brüser Berg-Ippendorf-Venusberg-(Kessenich-Dottendorf-Gronau)
10.12.2017	geplante Anbindung der Linie 630 an den DB-Haltepunkt "Bonn UN-Campus"

Quelle: Fahrplanunterlagen SWB/VRS, zusammengestellt von Ralf Th. Heinzel

biet, um über die Ortsteile Tannenbusch, Duisdorf und die Hardthöhe den Venusberg zu erreichen. Die Route zwischen Bertha-

von-Suttner-Platz und Duisdorf war bis 1998 die Stammstrecke der Linie 30 (630). In den folgenden Fahrplanperioden wurde sie von beiden Endpunkten

ausgehend immer wieder verlängert und ihre Linienwege teilweise geändert (siehe Kas- ten oben).

Ein Bus der Firma Willms-Reisen, ein Magirus-200 SH 110, wurde 1977 auf der Linie 30 eingesetzt und ist soeben an der Endhaltestelle Berta-von-Suttnerplatz angekommen.

■ Foto: Volker Dibbern



630



Oberholdorf - Ramersdorf U - Beuel - Tannenbusch U - Duisdorf - Röttgen - Venusberg - Dottendorf - Kreuzbauten

Fahrplan ab 28. Mai 1998 . ■ Sammlung: Ralf Th. Heinzel

Haltestellen				
Oberholdorf	ab			5 15
Löwenburgstraße				5 15
Niederholdorf Kirche				5 16
Niederholdorf Mitte				5 17
Bleibtreustraße				5 17
Am Waldrand				5 18
Ramersdorf U	an			5 22
Ramersdorf U	ab			5 22
Schießbergweg				5 25
Rhenusallee				5 26
Eichendorffstraße				5 27
Ruckolf-Hahn-Straße				5 28
Rölsdorfstraße				5 30
Beuel Bahnhof				5 32
Kreuzstraße				5 33
Beuel Rathaus				5 34
Konrad-Adenauer-Platz				5 35
Sandkaule/B.-v.-Suffner-Pl.				5 38
Beethovenhalle/SWB				5 39
An der Esche				5 40
Nordstraße				5 41
Augustinum				5 42
Pädagogische Fakultät				5 43
Bataverweg				5 44
Friesenweg				5 45
Wertstraße				5 46
Herseler Straße				5 48
An der Josefhöhe				5 49
Hedwigschule				5 50
Leichtmetallwerke				5 51
Magdeburger Straße				5 52
Schneidemühler Straße				5 53
Stolpstraße				5 54
Tannenbusch Mitte U	an			5 55
Tannenbusch Mitte U	ab			5 57
Waldenburger Ring				5 58
Tannenbusch West				5 59
Schlesiensiraße				6 00
Grootestraße				6 03
Dransdorf U				6 04
Messdorfer Straße			alle	6 06
Martin-Legros-Straße			30	6 07
Gielsdorfer Straße			Min.	6 08
Ermlandstraße				6 10
Lessenich Kapelle				6 11
Duisdorf Neuer Friedhof				6 12
Duisdorf Bahnhof	an			6 14
Duisdorf Bahnhof	ab	5 19	5 48	6 19
Am Schickshof		5 20	5 50	6 21
Hardtberg Rathaus		5 22	5 52	6 23
Edith-Stein-Anlage		5 23	5 53	6 25
Weierbornstraße		5 24	5 54	6 26
Hardthöhe/Nordwache		5 25	5 55	6 27
Riemannstraße		5 27	5 57	6 28
Borsigallee		5 28	5 58	6 30
Hallesstraße		5 29	5 59	6 31
Josef-Wirmer-Straße		5 30	6 00	6 32
Auf dem Kirchbüchel		5 30	6 00	6 32
An der Ziegelei		5 31	6 01	6 33
Längsdorf Friedhof		5 32	6 02	6 34
Ückesdorf Reichsstraße		5 34	6 04	6 36
Kurfürstenplatz		5 36	6 06	6 38
Schloßplatz		5 37	6 07	6 39
Merler Allee		5 38	6 08	6 40
Röttgen Schleife		5 39	6 09	6 41
Merler Allee		5 40	6 10	6 42
Schloßplatz		5 41	6 11	6 43
Kurfürstenplatz		5 42	6 12	6 44
Hobsweg		5 43	6 13	6 45
Katzenloch		5 44	6 14	6 46
Buchholzstraße		5 45	6 15	6 47
Giarolstraße		5 46	6 16	6 48
Haager Weg		5 47	6 17	6 49
Saalestraße		5 48	6 18	6 50
Jugendherberge		5 49	6 19	6 51
Dori-Bosco-Straße		5 50	6 20	6 52
Hauptpforte Kliniken		5 51	6 21	6 53
Narvanklinik		5 52	6 22	6 54
Hauptpforte Kliniken		5 53	6 23	6 55
Kiefenweg		5 54	6 24	6 56
Kliniken		5 55	6 25	6 57
Sertürmerstraße		5 56	6 26	6 58
Casselsruhe	an	5 57	6 27	6 59
Friedrichsruh	ab	5 59	6 29	7 01
Manienhospital		6 00	6 30	7 02
Gregor-Mendel-Straße		6 01	6 31	7 03
Graf-Stauffenberg-Straße		6 02	6 32	7 04
Eduard-Otto-Straße		6 02	6 32	7 05
Pützstraße		6 04	6 34	7 07
Bergstraße		6 05	6 35	7 08
Hindenburgplatz		6 06	6 36	7 09
Quirinusplatz		6 07	6 37	7 10
Servatusstraße		6 08	6 38	7 11
In der Raste		6 10	6 40	7 13
Ollenhauerstraße U		6 12	6 42	7 16
Heussallee U		6 14	6 44	7 18
Bundeshaus		6 15	6 45	7 19
Heinrich-Brüning-Straße		6 16	6 46	7 20
Johanniter Krankenhaus		6 17	6 47	7 21
Ludwig-Erhard-Allee		6 19	6 49	7 23
Langer Grabenweg		6 20	6 50	7 24
Max-Löbner-Str/Friesdorf	an	6 21	6 51	7 25



Wagen 8417 im August 1995 in Kessenich als Linie 630 auf der Fahrt nach Oberholdorf/ Ungarten. ■ Foto: Wilfried Köhn

Bonns längste Stadtlinie

Mit dem Fahrplanwechsel am 25. September 1994 wurde die 630 zur längsten innerstädtischen Buslinie.

Die Bonner Rundschau berichtete am 21. Oktober 1995 über eine Fahrt mit dieser Linie: „Zum Mini-Tarif von nur 4,70 Mark tingelt die 630 satte

49 Kilometer kreuz und quer durch die Stadt, von Bad Godesberg nach Oberholdorf oder umgekehrt. 29 Dörfer und Stadtteile sowie alle vier Stadtbezirke stehen auf dem Programm. Nicht weniger als 102 Haltestellen. Wer nichts auslassen will, muß satte zwei Stunden und zehn Minuten einplanen.“

Eis und Schnee trotzte SWB-Bus 8607 am 30. Dezember 1996. Er ist auf der Hausdorffstraße Richtung der Kreuzbauten im Regierungsviertel unterwegs und wird gleich am Dottendorfer Quirinusplatz halten. ■ Foto: Wilfried Köhn



Den Bahnübergang an der Ollenhauerstraße überquerte Wagen 8409 im August 1995. Gut zwei Stunden später hatte er sein Ziel „Oberholtdorf“ erreicht.

■ Foto:
Wilfried Köhn



Und das Erstaunlichste: Die beiden Endhaltestellen liegen in Luftlinie nur viereinhalb Kilometer auseinander. Den Straßenverläufen folgend könnte ein geübter Wanderer die etwa 15 Kilometer lange Strecke zwischen den beiden Endpunkten in gut drei Stunden zurücklegen, ein Radfahrer in einer halben Stunde.

Verkürzung und neuer Linienweg

Mit dem Fahrplanwechsel 1998 wurde die Ringlinie 630 halbiert und bediente nur noch die westlichen Stadtteile.

Den ZOB im Stadtzentrum fuhr sie auch weiterhin nicht an.

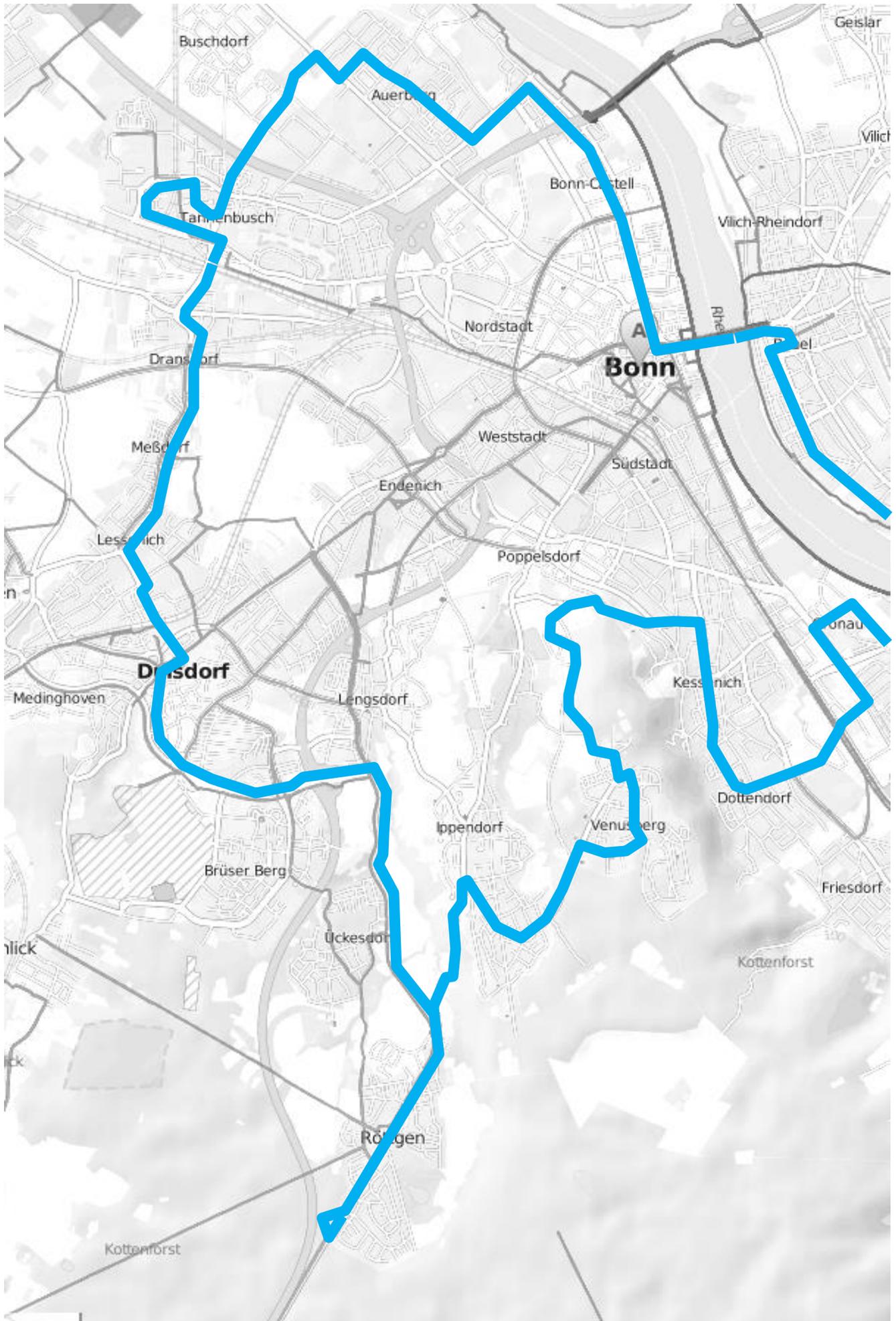
Die letzte größere Änderung gab es zur Umstellung des Bus-

liniennetzes am 14. Dezember 2008. Dabei übernahm die Linie 630 in den Stadtteilen Tannenbusch und Buschdorf weitgehend den Linienweg der Linie 663 – der einst kürzesten Buslinie Bonns. (RH/HF)



Ebenfalls die „Kreuzbauten“ hatte der Stadtwerke-Bus 9001 im August 1995 als Ziel. Im Ortsteil Kessenich fährt er aus der Graf-Stauffenberg-Straße kommend in Richtung Eduard-Otto-Straße.

■ Foto:
Wilfried Köhn



Kurs der Linie 630 von 1994 bis 1998



Grafische Aufbereitung: Harald Flux
Grafik: Bikemap GmbH, Austria



Foto oben: Am Dottendorfer Quirinusplatz hält SWB-Bus 9003 am 19. März 1995. Er ist auf der Linie 630 nach Oberholtdorf/ Ungarten eingesetzt.

■ Foto: Wilfried Köhn

Foto unten: Als Verstärkungsfahrt mit der Linienkennung „V 630“ wurde am 20. März 2006 Wagen 9802, einer der letzten grünen Busse der Bonner Stadtwerke, eingesetzt. Sein Ziel „Ückesdorf Gymnasium“ lässt auf Schülerverkehr schließen.

■ Foto: Thorben Müller

Auch E-Busse werden auf der Linie 630 eingesetzt. SWB-Wagen 1505 fährt am 8. April 2017 auf der Meßdorfer Straße im Ortsteil Lessenich.

■ Foto: Wilfried Köhn



SWB-Bus 1301 befährt die Linie 630 am 8. April 2017 Richtung Tannenbusch. Der Bus passiert gerade die Kapelle an Ecke Bahnhof/Roncalstraße in Lessenich.

■ Foto: Wilfried Köhn



Bonns kürzeste Linie Tannenbusch - Buschdorf und zurück



RVK-Bus 963 wurde am 12. Juni 2004 auf der Linie 663 eingesetzt. Von Buschdorf kommend hält er gleich an der Endhaltestelle Tannenbusch Mitte. ■ Foto: Wilfried Köhn

Buschdorf, am nördlichen Stadtrand Bonns gelegen und seit 1969 Stadtteil, erlebte in den 1970er und 1980er Jahren einen regelrechten Bauboom. Zwischen der damaligen Bundesstraße 9 (heute Kölnstraße) und der Bundesautobahn 555 entstanden viele Einfamilienhäuser und Wohnblocks. Die Einwohnerzahl stieg von 650 (1960) auf mehr als 4.000 (heute).

An den Nahverkehr angeschlossen war Buschdorf durch die Rheinuferbahn (1978 als Stadtbahnlinie 16), deren Haltepunkt ungünstig am nordwestlichen Rand des Stadtteils liegt. Außerdem gab es

die Buslinie Hersel - Bonn, die Buschdorf mit Auerberg und der Bonner Innenstadt verband.

Die Stadtbahn fuhr meist halbstündlich, die Fahrgäste sahen jedoch vom Bahnsteig aus die in Tannenbusch endenden Wagen der seit 1974 verkehrenden Stadtbahnlinie 3.

Auf die sich häufenden Beschwerden wegen der schlechten Anbindung an die Bonner Stadtbahn reagierten die Stadtwerke 1985 mit der Einrichtung eines Rundverkehrs Tannenbusch - Buschdorf Tannenbusch (siehe Tabelle unten).

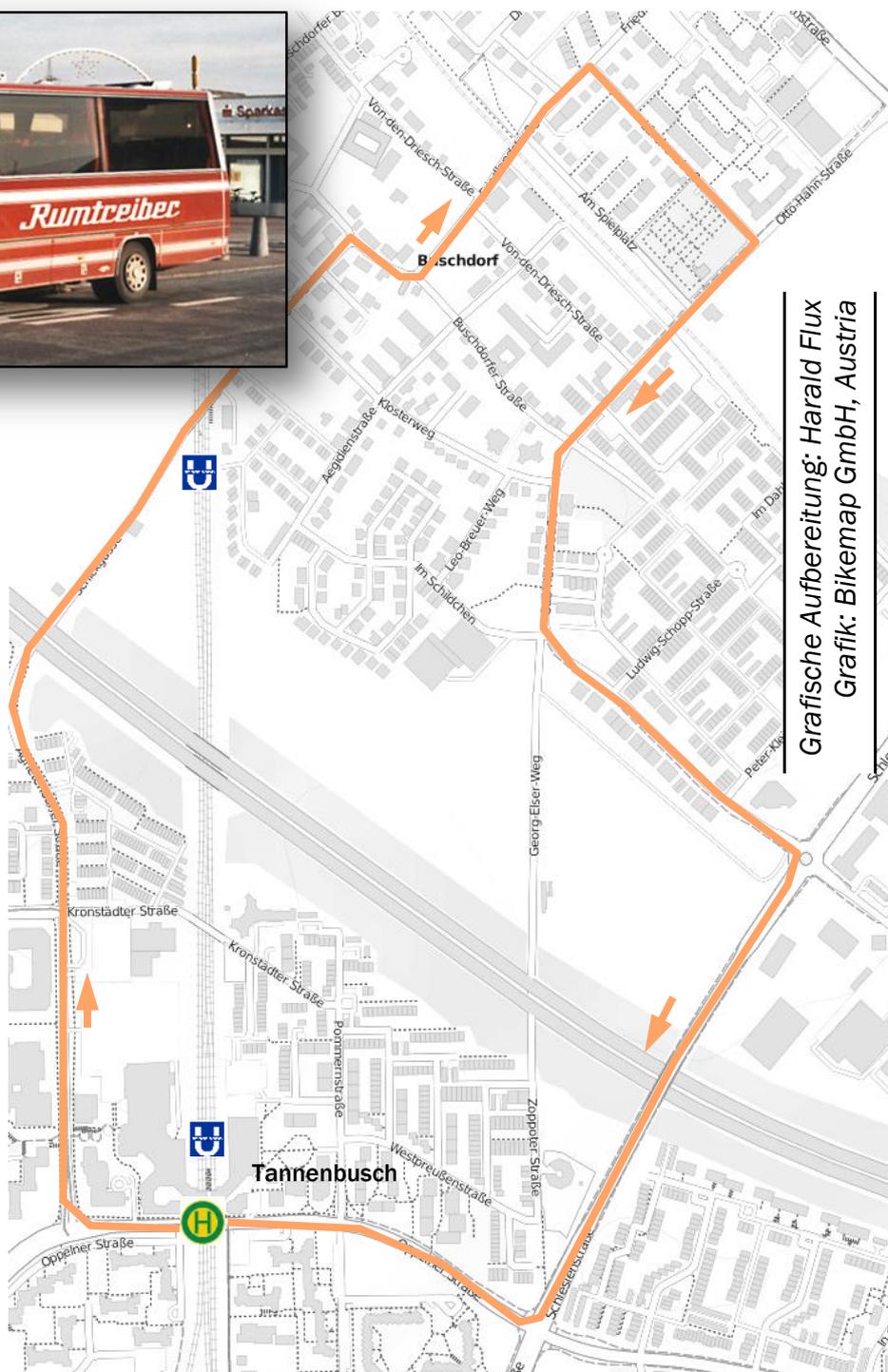
Rundlinie 627 (663)

Auf der neuen Linie 27 (ab 1987 als 627) verkehrte zunächst nur ein Kleinbus, der vom Busunternehmen Martin Becker gestellt wurde. Der ursprünglich für Kegeltouren beschaffte Bus trug die Aufschrift „Rumtreiber“, und so wurde die Linie von den Einwohnern auch genannt.

Die Busverbindung mit Anschluss an die Stadtbahn in Tannenbusch wurde so gut angenommen, dass etwa fünf Jahre später auf normale Linienbusse umgestellt werden musste, um ausreichend Sitzplätze anbieten zu können. Zum Fahr-

Linienweg ab Fahrplanwechsel	Linienweg
03.10.1985	Linie 27: Tannenbusch Mitte [U] - Buschdorf - Tannenbusch Mitte [U]
01.09.1987	VRS Verbundstart , keine Linienwegänderung, ab jetzt als VRS-Linie 627
25.09.1994	keine Linienwegänderung, Umbenennung in Linie 663 und im Rahmen der Umsetzung "Konzept Schiene '94" Taktanpassung an die Stadtbahnlinie 16 und 63
02.06.1996	keine Linienwegänderung
24.05.1998	Busnetz '98 : keine Linienwegänderung, aber starke Taktverdünnung
14.12.2008	Busnetz 2008 : Die Linie 663 wird im Rahmen des Busnetz 2008 in den Linienweg der Linie 630 integriert

Quelle: Fahrplanunterlagen SWB/VRS, zusammengestellt von Ralf Th. Heinzel



Grafische Aufbereitung: Harald Flux
 Grafik: Bikemap GmbH, Austria

planwechsel 1998 wurde die Rundlinie umbenannt, sie hieß nun 663.

Mit der Umstellung des Busnetzes zum 14. Dezember 2008 wurde Bonns kürzeste Buslinie eingestellt. Ihren Linienweg bediente jetzt die Linie 630, die in den 1990er Jahren die längste Bonner Linie war. (VD)

In Tannenbusch Mitte warten die Busse der Rundlinie auf die Abfahrt nach Buschdorf.

oben: Kleinbus der Firma Martin Becker (der „Rumtreiber“) am 24. Dezember 1987 als Linie 627..

■ Foto: Andreas Lichtenberg

unten: SWB- Bus 8505 am 7. Juni 1997 auf der Linie 663.

■ Foto: Wilfried Köhn





Wagen 13 der Bahnen der Stadt Bonn um 1955, Bahnhof/ Ecke Poststraße . ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

von Dr. Hilde Stutte

Viele Netze liegen über einer Stadt, sie können unsichtbar sein wie das Datennetz oder für die Einwohner wahrnehmbar wie beispielsweise das Verkehrsnetz.

Schienen helfen, dieses Netz zu knüpfen und an Schienen sind Straßenbahnen gebunden, die wichtigsten städtischen Nahverkehrsmittel neben den Bussen.

Einst...

Zur Zeit der Pferdebahnen quälten sich Pferde mit der Zuglast, und außer Wiehern, Schnauben und gelegentlichen Glockentönen gab es wohl kaum Tonsignale. Doch dann kam die „Elektrische“, wie die Straßenbahnen noch in den fünfziger Jahren genannt wurden. Sie hatte eine Oberleitung und bimmelte, bimmelte laut: vor Hindernissen auf den Fahrbahnen, aber auch an den Haltestellen. Deshalb wurde sie auch Bimmelbahn genannt. Oder wie in Wien, kurz „Bim“. *Bönnsche Bimmel* heißt die Bonner Partybahn noch immer.

Früher klingelten blau uniformierte Schaffner - oder seltener - Schaffnerinnen mittels Lederschnüren an kleinen Glocken als Zeichen für den Fahrer: einmal zur Abfahrt an den Haltestellen, heftig und mehrmals, wenn Unvorhergesehenes geschah. Sie riefen

auch die Haltestellen aus.

Und sie flößten Respekt ein, wenn sie sich ihren Weg durch den voll besetzten Wagen bahnten. Dabei kassierten sie das Fahrgeld, betätigten bei Bedarf den später eingeführten Galoppwechsler, entnahmen den Fahrschein einer Mappe, um ihn sogleich abzuknippen.

Diese Tätigkeit wiederholten viele Kinder in den 1950er Jahren: Gebraucht wurde dazu eine Art Schaffnermütze, fleißig gesammelte, bereits abgeknappte Fahrscheine, die väterliche Zange und genügend Freiwillige, die hintereinander auf Küchenstühlen saßen. Meist traf es Omas oder Mütter und Kleinstkinder, die nicht wussten, wie ihnen geschah.

Die wachsamen Augen des Straßenbahnfahrers bemerkten jeden humpelnden Beinversehrten und jedes rennende Kind. Der Fahrer war eine unangefochtene Respektsperson. Ein Schild warnte mit der Aufschrift: „Es ist verboten, mit dem Straßenbahnführer zu sprechen“. So stand er vorn im Führerstand des Triebwagens, still, von ehrfürchtig schweigenden Fahrgästen umgeben. Ungläubig sah man ihn manchmal an einer Endhaltestelle mit der Schaffnerin reden, ja bisweilen sogar lachen.

Im Anhänger, dem an den Triebwagen angekuppelten Beiwagen, waren die Fahrgäste etwas entspannter,

ganz besonders auf der Plattform. Hier wurde sogar geraucht. Und lässige junge Männer sprangen - die Zigarette im Mundwinkel - noch im Fahren ab. In französischen Kinofilmen manchmal sogar auf, je nachdem, wer sich auf der Plattform befand.

... und jetzt

In heutigen Straßenbahnen gibt es keine Plattform mehr, die Straßenbahnwagen sind, beiwagenlos, durch an eine Ziehharmonika erinnernde Faltenbalg miteinander verbunden. Der Straßenbahnfahrer sitzt, isoliert auch er, vorn in einer Kabine, nur noch von außen sichtbar. Seinen wachsamen Augen entgeht kein Fußgänger mit Rollator, kein Auto, Motorrad, Fahrrad weiter voraus auf den Schienen. Er herrscht allein über das maßgebende Signal, die Fußklingel.

Schaffner sind durch Automaten ersetzt. Haltestellen werden mit freundlicher elektronischer Stimme angesagt, bisweilen sogar auf Englisch. Zudem werden die nächsten Halte auch noch auf Monitoren angezeigt, auf denen zwischen den Haltestellen für alles Mögliche geworben wird.

Grundlegend verändert hat sich auch das Verhalten der Fahrgäste. Sie haben die Straßenbahn in ein Großraumbüro verwandelt: auf allen Sitzen wird hoch konzentriert mit Tablets gearbeitet, getippt, gewischt. Niemand schaut auf. Andere Fahrgäste führen Telefonate, so drängende Gespräche, dass es ihnen gleichgültig ist, ob jemand mithört. Wieder andere bekommen ihre Botschaften direkt in die Ohren übertragen durch zwei Stöpsel und ein Kabel, das um den Hals hängt.

Nur zu Stoßzeiten sprechen und lachen Fahrgäste miteinander, meist im Pulk vor den Türen. Wenn dann eine sanft bittende Stimme, ein elektronisch generiertes Flehen, ertönt: „Bitte geben Sie den Türbereich frei!“, wird es regelmäßig überhört, so, als käme es von einem anderen Stern und sei an den Nachbarplaneten gerichtet.

Nahezu ebenerdig ist heute der Ausstieg, ein Umstand, der vor allem von Kinderwagen schiebenden Müttern geschätzt wird. Früher musste der Wagen mitsamt Kind vorsichtig über mehrere Stufen heraus gehoben werden. Wenn Helfer fehlten, sprang der Schaffner ein.

An Haltestellen unterzogen sich Wartende früher dem Härtestest: Wind und Wetter ausgesetzt froren sie, standen, manchmal durchnässt, mitunter recht lange und wussten nicht, ob es überhaupt weitergehen würde - von pünktlich nicht zu reden.

Heutzutage sind Haltestellen kleine Paradiese: sie sind überdacht, haben Bänke und vor allem elektronische Anzeigetafeln. Die informieren genau darüber, ob und wann die nächste Bahn kommen wird. Der reinste Luxus sind dazu die Informationen über Fußballergebnisse wichtiger Länderspiele. Wenn das die Generation Fritz Walter noch erlebt hätte...

Und dann fährt die Bahn, Laut gebend, ab. In den fünfziger und sechziger Jahren erschien sie als ein cremefarbenes Reptil mit sehr wenig Bemalung an den Flanken, in Arbeit gegeben von örtlichen Bekleidungsgeschäften oder Firmen, den Fahrgästen aufs Innigste vertraut.

Heute fahren farbenfrohe Paradiesschlangen durch die Städte. Fehlt - selten genug - das Dekor, dann wirken sie gehäutet, stumpf, reizlos.

In Nizza quert eine silbrig glänzende Viper mit langem Schwanz elegant den Place Masséna. Eine Bahn der Haute Couture. Ist die, ganz ohne Oberleitung, überhaupt noch eine Straßenbahn?

Wenn uns der „Lumpensammler“, die letzte Bahn des Tages, während der Geisterstunde nach Hause fährt, hat uns das Netz noch einmal aufgefangen. Denn die Feier mit Freunden dauerte bis in die Nacht und das Auto musste in der Garage bleiben.

Und dann entlässt uns der „Lumpensammler“ - natürlich nach vorheriger Ansage - sehr dankbar an der heimischen Haltestelle ins Freie. □

Links: Im cremefarbenen Design: Wagen 201 mit Beiwagen 281 im März 1991 in der Südunterführung. ■ Fotos: Harald Flux



Rechts: In bunter Ganzreklame hält der Niederflurwagen 9466 im Oktober 1994 an der Poppeisdorfer Allee. ■ Foto: Harald Flux





Besuch des Trierer Straßenbahnvereins

Mitglieder des Straßenbahnvereins der Stadt Trier 1924 e. V. waren am 20. Mai 2017 zu Besuch beim HVSWB.

Nach einer von unserem Vereinsmitglied Robin Much geführten Stadtrundfahrt stand ein Besuch im Haus der Geschichte auf dem Programm.

Ein gemütliches Beisammensein beendete den ergebnisreichen Tag. (HF)

Mit dem Wagen 8 der Stadtwerke Trier, einem Mercedes-Gelenkbus, waren die Trierer angereist.

■ Foto: Robin Much

Rundfahrten des Vereins Bad Godesberg Stadtmarketing e.V.

Der Verein Stadtmarketing veranstaltet seit zehn Jahren sogenannte Botschaftstouren durch Bad Godesberg.

In diesem Jahr werden sie an drei Terminen mit dem Bus des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) durchgeführt: am 8. Juli sowie am 20. August und 30. September 2017.

Informationen bei Bad Godesberg Stadtmarketing, Telefon 0228/184 2690 oder unter info@badgodesbergstadtmarketing.de. Weitere Informationen auch unter www.botschaftstouren.de. (HF)

■ Ausschnitt rechts: Stadtmagazin Bad Godesberg

Diplomatenfahrt im Historischen Linienbus

Seit zehn Jahren veranstaltet Bad Godesberg Stadtmarketing Botschaftstouren - das muss gefeiert werden. Und zwar im historischen Linienbus der Stadt Bonn aus den achtziger Jahren. Dreimal wird Bad Godesberg Stadtmarketing im Sommer zur „Diplomatenfahrt“ im gesamten Stadtbezirk Bad Godesberg unterwegs sein und auf Erkundungstour gehen. Die Fahrten dauern circa drei Stunden, der Preis beträgt 16 Euro.

Die Termine 2017:
 Samstag, 8. Juli, 14 Uhr
 Sonntag, 20. August, 14 Uhr
 Samstag, 30. September, 14 Uhr
 Treffpunkt jeweils am Pavillon, Ria-Maternus-Platz 1.

Anmeldung und Information bei Bad Godesberg Stadtmarketing, Ria-Maternus-Platz 1, Tel. 0228/1842690 oder info@badgodesbergstadtmarketing.de. Weitere Infos auch unter www.botschaftstouren.de

Stadtmagazin Bad Godesberg 2017 11



Bonner Museumsmeilenfest 2017

Auch in diesem Jahr war der Bus des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) im Pendelverkehr zwischen fünf Bonner Museen eingesetzt. Am 15., 17. und 18. Juni 2017 verband er das Forschungsmuseum Koenig, das Haus der Geschichte, das Kunstmuseum Bonn und die Bundeskunsthalle mit dem Deutschen Museum in Plittersdorf.

Etwa 1.800 Fahrgäste nutzten dieses Angebot. (HF)

HVSWB-Bus 8603 hält am 18. Juni 2016 in der Adenauerallee vor dem Museum Koenig. ■ Foto: Andreas Engels

Pendelverkehr zum Mitarbeiterfest der SWB

Der historische Vereinsbus 8603 des HVS**SWB** brachte am 24. Juni 2017 Angehörige der Stadtwerke Bonn (SWB) zum Mitarbeiterfest auf dem Gelände des Heizkraftwerks Süd.

Der Bus verkehrte mehrmals zwischen dem Bonner Hauptbahnhof und dem Heizkraftwerk. (HF)

Wagen 8603 hält vor dem Heizkraftwerk Süd. ■ Foto: Ralf Th. Heinzel



Wagen 13 ist im HVS**SWB**-Besitz

Der 111 Jahre alte Bonner Straßenbahnwagen 13 gehört nun dem Historischen Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS**SWB** e.V.).

Nach langen Verhandlungen erwarb der Verein im Juni 2017 den viele Jahre abgestellten Wagen von den Stadtwerken Bonn (SWB). Er wurde zu einem geschützten Standort transportiert, wo er gereinigt und aufgearbeitet wird. (HF)

Abtransport des Bonner Wagens 13 am 3. Juli 2017. Der Tieflader passiert eben das Werkstor des Betriebs hofs Bonn-Dransdorf. ■ Foto: HVS**SWB**



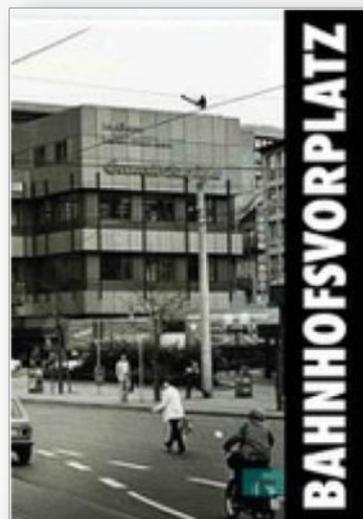
Buchtip

Architekturführer der Werkstatt Baukultur Bonn

Eine Buchreihe kleiner Architekturführer bietet Informationen zu Bonner Bauten, die umstritten, vernachlässigt, unbekannt oder auch schon (fast) vergessen sind. Bisher sind sieben Bände im Verlag Dreiviertelhaus erschienen: Beethovenhalle, Frankenbad, Stadttheater, Stadthaus, Viktoriabad, Juridicum, Bahnhofsvorplatz (siehe rechts, Foto Harald Flux).

Die Architekturführer im „Hosentaschenformat“ DIN A6 umfassen bis zu sechzig Seiten und kosten pro Stück fünf Euro. Erhältlich sind sie im Buchhandel. Oder sie können per E-Mail direkt beim Verlag bestellt werden: bestellung@dreiviertelhaus.de. Die Lieferung erfolgt per Post zuzüglich 1 Euro Versandkosten.

Die *Werkstatt Baukultur* ist eine 2011 gegründete Kulturgruppe am Kunsthistorischen Institut der Universität Bonn. Sie besteht aus Absolventen und Studierenden der Kunstgeschichte, die sich mit baukulturellen Fragen befassen, vor allem mit Architektur und Städtebau sowie der Denkmalpflege. (HF)





Oben: Bei Erdarbeiten auf dem Rüngsdorfer Römerplatz wurden Schienen aus der Zeit der Straßenbahn Bonn-Godesberg-Mehlem (BGM), der späteren Linie 3, freigelegt. Blick aus der Konstantinstraße in die Rüngsdorfer Straße (links) und die Ubiestraße (rechts). Etwa dort, wo das Taxi fährt, lagen die Gleise der Straßenbahn. ■ Foto: Volkhard Stern, Juni 2017



Links: Ein Zug der Linie 3 biegt im März 1975 von der Rüngsdorfer Straße in die Heerstraße (seit 1978 Konstantinstraße) ab und überquert dabei den Römerplatz.

■ Foto: Mann, Sammlung Volkhard Stern

Terminkalender

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

17. September 2017 Mit der Grünen ins Grüne - Stadtbahnwagenfahrt durch Köln.

1. Oktober 2017 Fahrt zum DB-Museum in Koblenz.

Info-Treff für Mitglieder

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

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

* Entfallende Termine werden auf der Internetseite des Vereins (www.hvswb.de) bekanntgegeben.