

HVSWB

aktuell



Historischer
Verein SWB e.V.

Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 13. Jahrgang Nr. 3/2021

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

SERIE



Grafik: Harald Flux

Rheindorf

Wendeschleife
Rheinhafen



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



Links: Haltestelle in der Rheindorfer Hauptstraße (heute Estermannstraße), kurz vor der Einmündung der Herpenstraße.

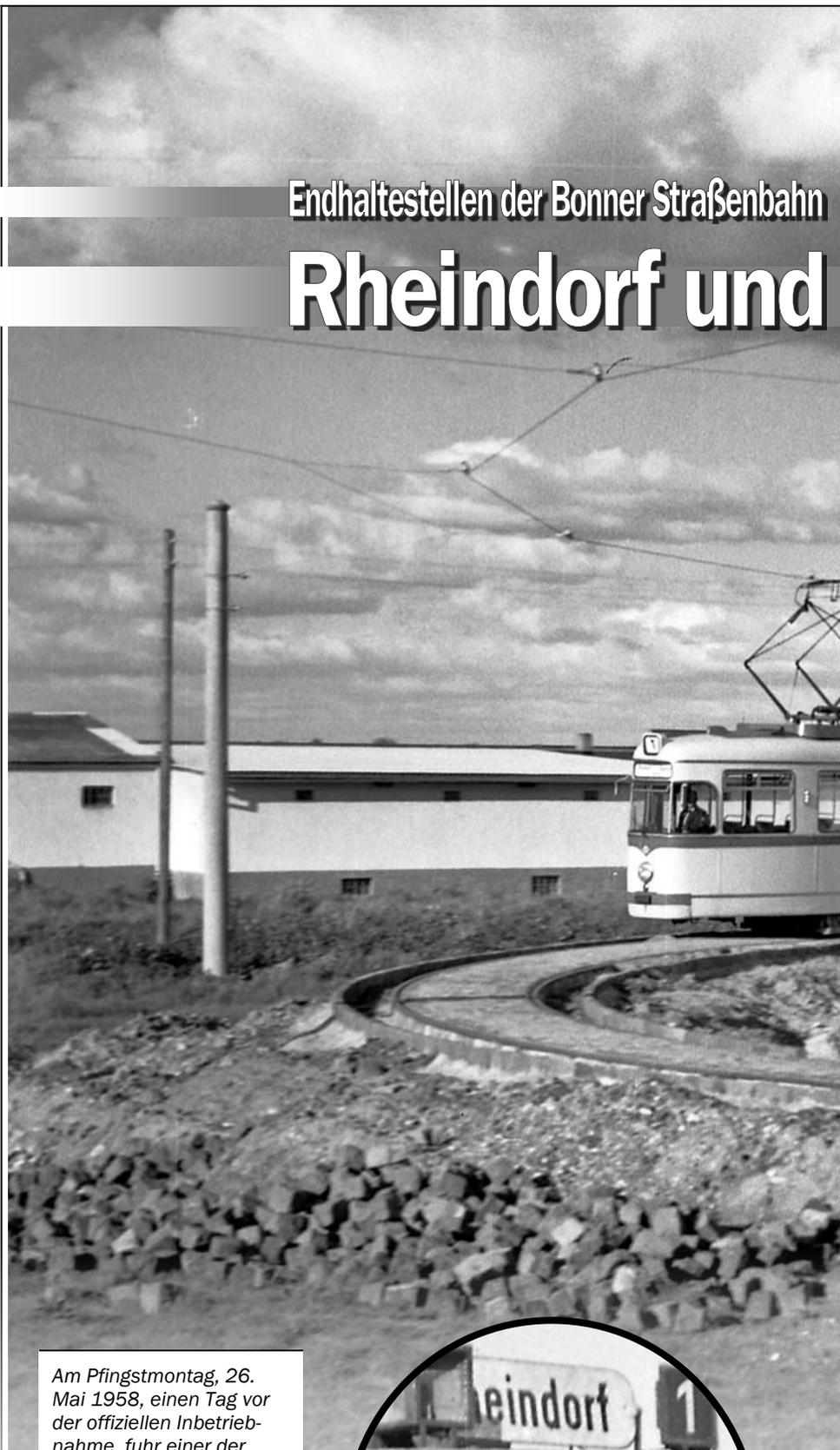
■ Foto von 1956: Eduard J. Bouwman, Sammlung Reiner Bimmermann

Rechts: Haltestelle „Rheindorf“ in der Werftstraße. 1987 wurde sie in „Graurheindorf“ umbenannt.

■ Foto von 1982: Harald Müller

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

Rheindorf und



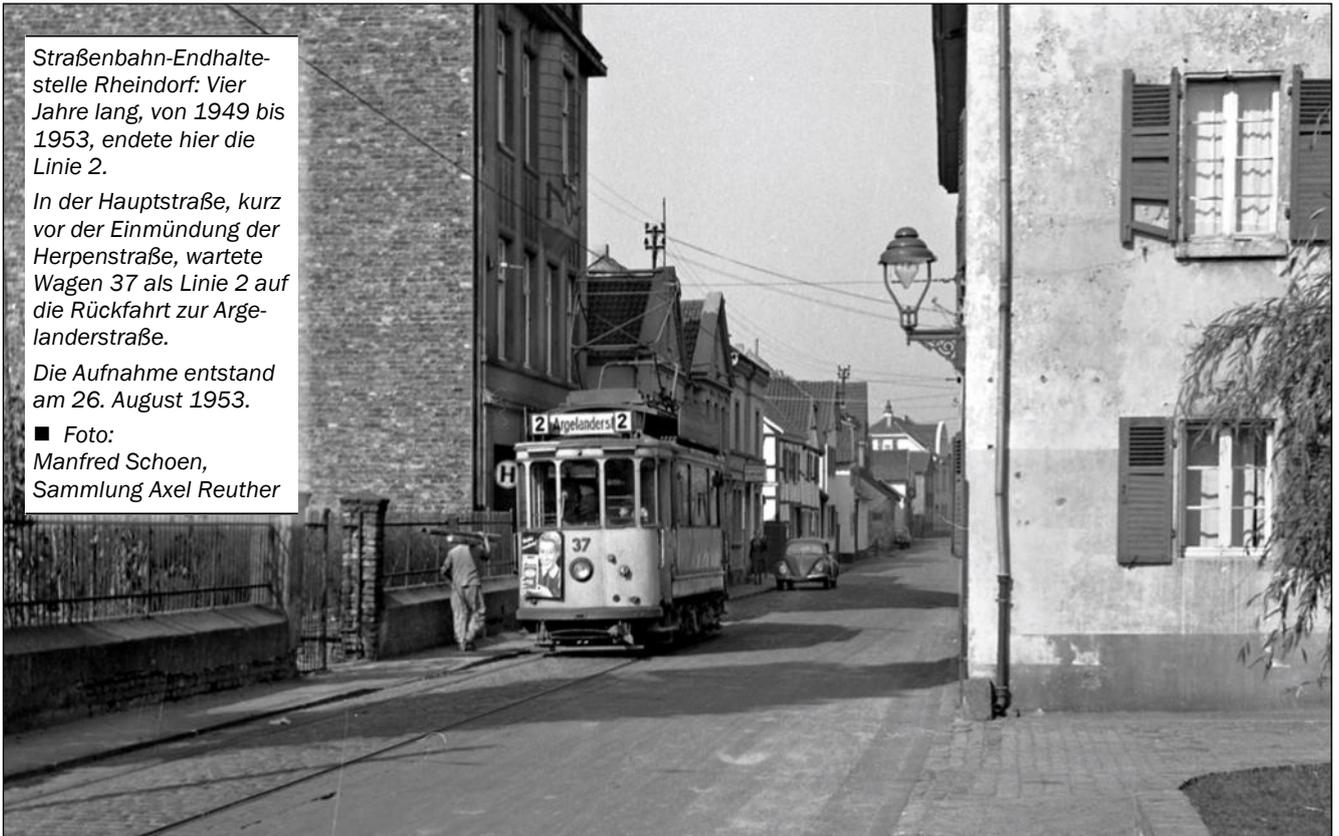
Am Pfingstmontag, 26. Mai 1958, einen Tag vor der offiziellen Inbetriebnahme, fuhr einer der neuen Großraumtriebwagen durch die Wendeschleife am Rheinhafen. Die Pflasterarbeiten wurde am folgenden Tag wieder aufgenommen, wie die Bonner Rundschau zwei Tage später berichtete.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Wendeschleife Rheinhafen





Straßenbahn-Endhaltestelle Rheindorf: Vier Jahre lang, von 1949 bis 1953, endete hier die Linie 2.

In der Hauptstraße, kurz vor der Einmündung der Herpenstraße, wartete Wagen 37 als Linie 2 auf die Rückfahrt zur Argelanderstraße.

Die Aufnahme entstand am 26. August 1953.

■ Foto:
Manfred Schoen,
Sammlung Axel Reuther

von Harald Müller und Harald Flux

Die erste normalspurige, elektrische Straßenbahnstrecke in Bonn ging am 30. Juni 1906 in Betrieb. Auf ihr fuhr die Linie 1 vom Kaiserplatz über Bahnhof – Friedrichsplatz (dem heutigen Friedensplatz) – Cölnstraße – Kaiser-Karl Ring zum im Vorjahr eröffneten Betriebshof an der Rheindorfer Straße. Von Beginn an war sie zweigleisig in Straßenmittellage ausgeführt.

Der Beiwagen 109, Baujahr 1914, stand am 06. Juli 1954 abgestellt in der Ausweichstelle am Friesenweg. Der Triebwagen der Linie 1 war zur Endhaltestelle weitergefahren. ■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Streckenverlängerung nach Rheindorf 1908

Zwei Jahre später, am 28. August 1908, wurde die Linie 1 nach Rheindorf verlängert. Die eingleisige Strecke verlief ab dem Betriebshof in östlicher Seitenlage entlang der Rheindorfer Straße (heute Keltenweg) und endete in Rheindorf in der dortigen Hauptstraße (heute Estermannstraße), kurz vor der Einmündung der Herpenstraße.

Hinter der Zufahrtsweiche des Betriebshofs zweigte das Gleis in die Rheindorfer Straße ab und folgte ihr bis zur Kreuzung Römerstraße/ Hauptstraße/ Werft-

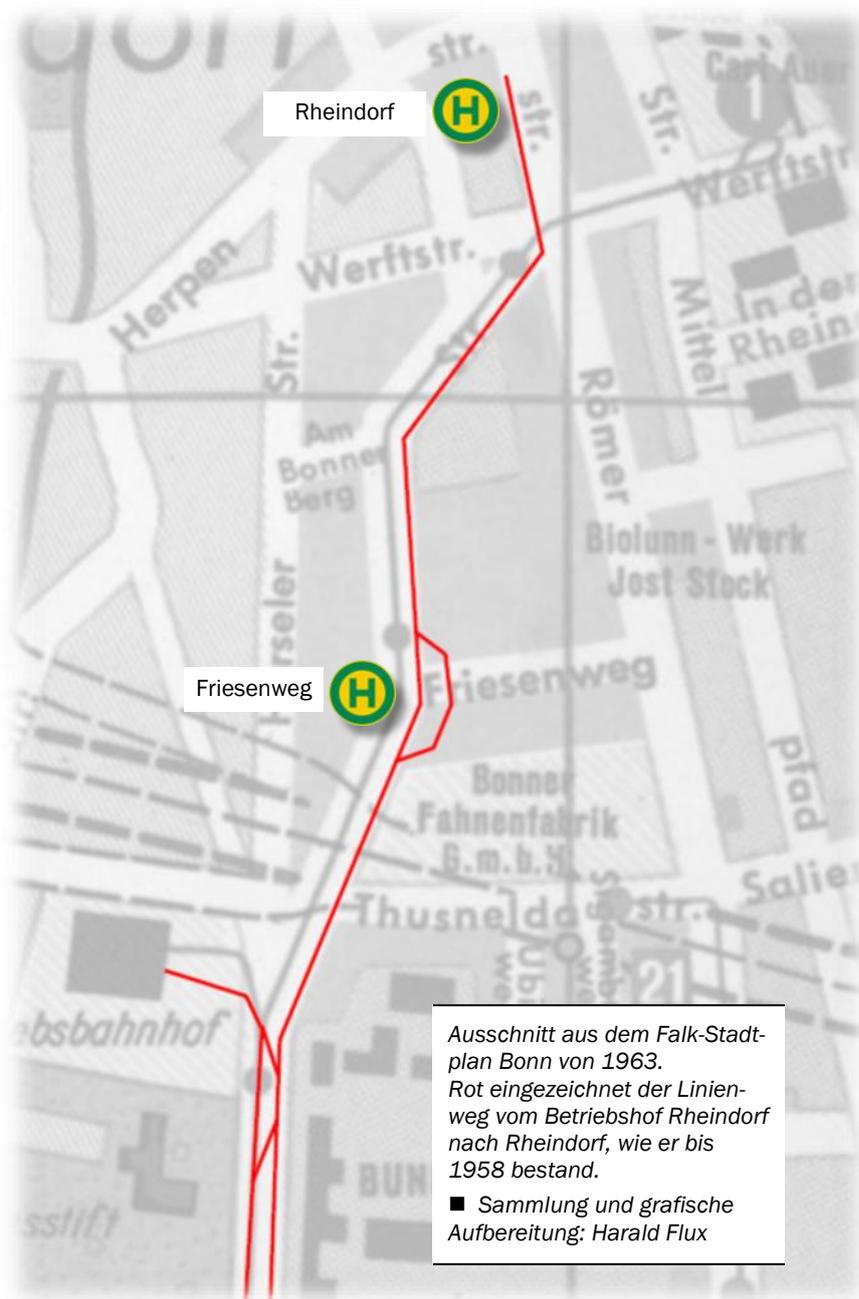
Triebwagen 40, Baujahr 1910, hat, von der Endhaltestelle kommend, die Ausweichstelle Friesenweg erreicht. Nach dem Einstieg der Fahrgäste wird er über die Weiche vorziehen und rückwärts an den abgestellten Beiwagen 103 (Baujahr 1906) rangieren. Anschließend wird die Fahrt nach Dottendorf fortgesetzt.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfurth, Sammlung Hans-Peter Arenz



straße. Hier schwenkte es nach links in die Hauptstraße und nach gut hundert Metern war die Endhaltestelle erreicht. Diese lag vor einem 1908 errichteten, mehrstöckigen Haus, das heute noch steht (Estermannstraße 27).

In Höhe der Haltestelle am heutigen Friesenweg (damals noch unbebautes Gelände) gab es eine zweigleisige Ausweichstelle. Hier wurden die bis dahin mitgeführten Beiwagen abgestellt, die Triebwagen fuhren allein zur Endhaltestelle. Auf der Rückfahrt wurde der Beiwagen mit einem kleinen Rangiermanöver wieder angekuppelt. Ausweich- und Endhaltestelle lagen etwa 450 Meter auseinander. Bis zur kriegsbedingten Einstellung des Straßenbahnverkehrs 1945 verkehrte immer die Linie 1 auf diesem Streckenabschnitt. Sie kam anfangs vom Kaiserplatz, ab 1936 von der Argelanderstraße. Mit Wiederaufnahme des Bahnbetriebs im August 1945 begann die Linie 1 in Dottendorf. Dies blieb so bis 1994, auch die Nachfolgelinie 61 nach Auerberg beginnt noch heute dort.



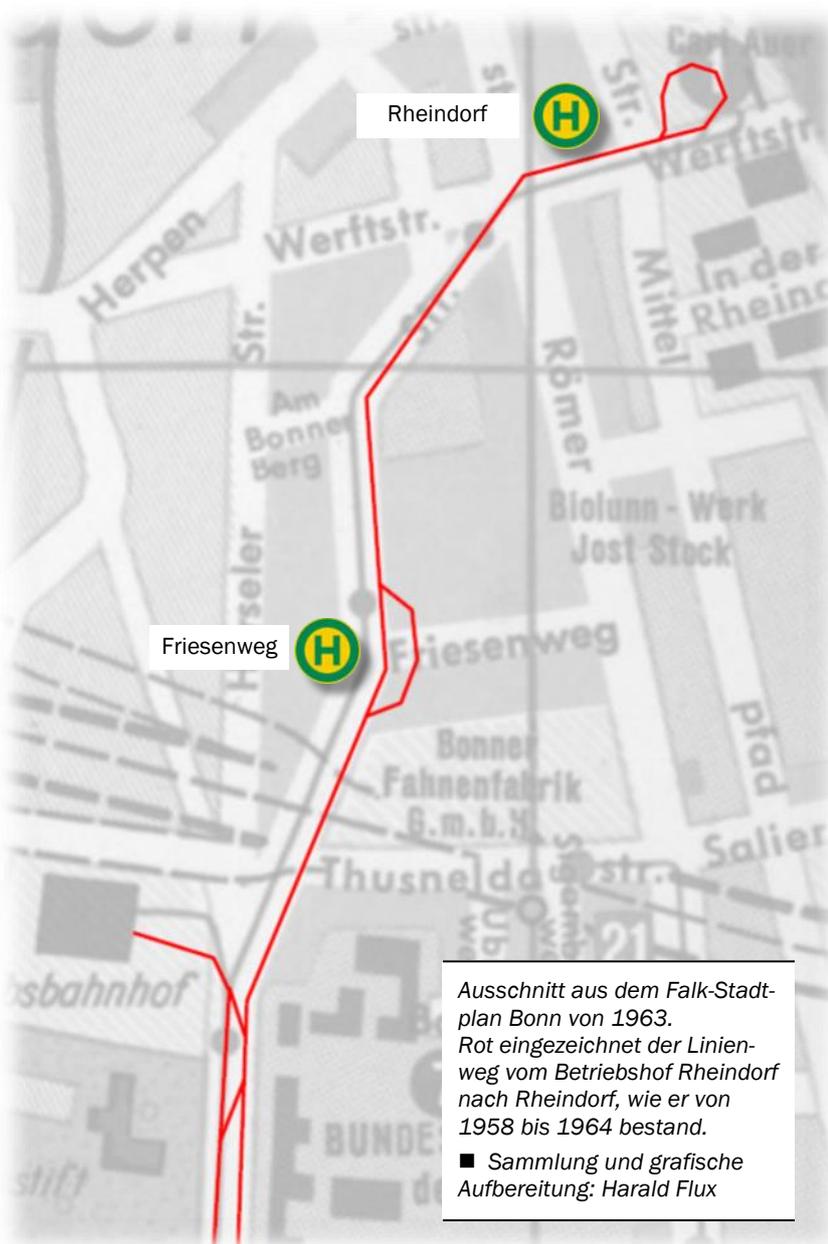
Ausschnitt aus dem Falk-Stadtplan Bonn von 1963. Rot eingezeichnet der Linienweg vom Betriebshof Rheindorf nach Rheindorf, wie er bis 1958 bestand.
 ■ Sammlung und grafische Aufbereitung: Harald Flux



Ein Zug der Linie 1, bestehend aus zweiachsigen Fahrzeugen, wartete 1959 in der ein Jahr zuvor fertiggestellten Wendeschleife.

Bei Beiwagen 102 aus dem Jahr 1906 sind in Fahrtrichtung links Türen zu sehen, die, vom Fahrgast nicht zu öffnen, auf dieser Seite den Ausstieg verhindern.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Ausschnitt aus dem Falk-Stadtplan Bonn von 1963. Rot eingezeichnet der Linienweg vom Betriebshof Rheindorf nach Rheindorf, wie er von 1958 bis 1964 bestand.

■ Sammlung und grafische Aufbereitung: Harald Flux

Eine Ausnahme gab es in den Jahren von 1949 bis 1953: In dieser Zeit fuhr die von der Argelanderstraße kommende Linie 2 nach Rheindorf.

Streckenverschwenkung zum Hafen und Bau einer Wendeschleife 1958

Die Beschaffung der ersten Großraumtriebwagen 1957, die nur im Einrichtungsverkehr einsetzbar waren, war Anlass zum Bau von Wendeschleifen an den jeweiligen Endpunkten der Straßenbahnlinien. Die Schleife in der Werftstraße (Rheinhafen) konnte am 27. Mai 1958 in Betrieb genommen werden, drei Monate später folgte die am Quirinusplatz (Dottendorf) und schließlich im November 1958 die am Bahnhof Beuel.

Die Linie 1 nutzte weiter die bestehende eingleisige Strecke bis zur Kreuzung Römerstraße/ Hauptstraße/ Werftstraße. Hier bog ein etwa achtzig Meter langes, neu errichtetes Gleis nach rechts in die Werftstraße ab. Dieses Gleis mündete unmittelbar hinter der Karl-Legien-Straße in die neue Wendeschleife. Die nun zwischen Hauptstraße und Karl-Legien-Straße gelegene Endhaltestelle am Rheinhafen hatte straßenseitig einen schmalen Bahnsteig zum Ausstieg.

Noch ist die Wendeschleife eine Baustelle, als am 26. Mai 1958, einen Tag vor der offiziellen Inbetriebnahme, einer der neuen Großraumtriebwagen auf die Weiterfahrt wartete.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther



Am 1. November 1958 ist die Wendeschleife fertig hergerichtet. An diesem Tag begegnen sich hier zwei der vier seit 1957 eingesetzten Großraumtriebwagen.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Ab 1959 fuhren auch die neu gelieferten sechsachsigen Triebwagen auf der Linie 1. In der Wendeschleife wartet Triebwagen 131 auf die Abfahrt nach Dottendorf.

■ Foto: Manfred Zaubitzer, Sammlung Hans-Peter Arenz



Impressionen aus der Rheindorfer Straße



In Höhe des Betriebshofs wechselte die Trasse der Straßenbahn von der Seitenlage in die Straßenmitte der Rheindorfer Straße. Heute überspannt die Brücke der BAB 565 diese Stelle. Der Straßenteil, den der Gelenkzug eben verlässt, wurde Mitte der 1960er Jahre zurückgebaut. Der nördliche Teil der Rheindorfer Straße ist seitdem eine Sackgasse und heißt seit 1968 „Keltenweg“.

Links beginnt die neu ausgebaute Herseler Straße, wo künftig auch die Gleise der Linie 1 liegen werden.

■ Foto: um 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Ein Zug der Linie 1 biegt an der Einmündung der Straße „Am Bonner Berg“ ab in Richtung Hafen.

Etwa in Höhe der Pappel im Hintergrund lag die Ausweichstelle am Friesenweg.

■ Foto: um 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Der Gelenkzug der Linie 1 hat die Endhaltestelle Rheindorf (rechts vor der Plakatwand) verlassen und ist in die Rheindorfer Straße abgebogen. Sein Ziel ist Dottendorf.

Links im Bild ist ein Kompressor zu erkennen, der zur Baustelle der Gleisverlegung in der Wertstraße gehört.

■ Foto: um 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Der Streckenteil zur alten Endhaltestelle „Rheindorf“ wurde stillgelegt und später abgebaut.

Zwischen 1964 und 1967 wurde die Bundesstraße 56n (ab 1974 Bundesautobahn 565) gebaut, die zur neu errichteten Friedrich-Ebert-Brücke (Nordbrücke) führte. Die B 56n erhielt eine Anschlussstelle „Bonn-Auerberg“, die zur Herseler Straße/ Rheindorfer Straße führte. Dadurch konnte ab 1964 der eingleisige Streckenabschnitt zwischen Betriebshof und Friesenweg nicht mehr genutzt werden.

Streckenumbau entlang der Herseler Straße 1964

Eine neue Trasse entstand ab 1964, die in Mittellage entlang der Herseler Straße verlief und weiter in Seitenlage in die Werftstraße geführt wurde.

Im Frühjahr 1966 wurde die alte Strecke schrittweise abgebaut, ein Teil der Gleisjoche wurden mit einem Kranwagen der Bonner Firma Baumann von der Rheindorfer Straße in die Werftstraße transportiert, um dort wieder eingebaut zu werden.

Für etwa ein Jahr wurde ein Ersatzverkehr mit Omnibussen zwi-

(Fortsetzung auf Seite 15)



Ausschnitt aus dem Falk-Stadtplan Bonn von 1963. Rot eingezeichnet ist der Linienweg vom Betriebshof Rheindorf nach Rheindorf, wie er von 1966 bis 1994 bestand. ■ Sammlung und grafische Aufbereitung: Harald Flux

Die erste Gleisverbindung zur Neubaustrecke in der Herseler Straße lag bereits. Sie begann an der Rheindorfer Straße, die von links kommend (hinter der Käfer-Reihe), geradeaus weiterverläuft.

Rechts im Bild (hinter den beiden parkenden Autos) zu erkennen, liegt der Straßenbahn-Betriebshof.

■ Foto: um 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther





Ausbau der Gleisjoche in der Rheindorfer Straße. Ein Kranwagen der Firma Baumann hob das Joch an, vorher musste der Straßenverkehr angehalten werden.

■ Foto: Frühjahr 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Der Kranwagen transportierte das Joch in Richtung Wertstraße. Wahrscheinlich wurde es dort direkt wieder eingebaut.

■ Fotos: Frühjahr 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther





Zum Aufnahmezeitpunkt lag erst das Richtungsgleis Bonn, über das die Gleisbaustelle erreicht werden konnte. Der Platz für das Gleis der Gegenrichtung ist deutlich erkennbar.

Der Fotograf stand damals etwa in der Mitte der neu angelegten Herseler Straße, Blickrichtung Norden.

■ Foto: Frühjahr 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Mit einem Gleisbogen wurden die Herseler Straße und die Wertstraße verbunden.

Der Fotograf stand am Anfang der Wertstraße und blickt nach Westen, wo hinter den Absperrungen die Straße „An der Josefshöhe“ begann.

Hinter dem Berufskolleg erstreckten sich damals noch große Feldbereiche, unter anderem der Schleifacker, auf dem der neue Stadtteil Auerberg entstehen sollte.

■ Foto: Frühjahr 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Ein Autokran der Firma Baumann hob das Gleisjoch auf das Planum der Gleistrasse.

Die Tatsache, dass hier vor dem Einbau keine weiteren Gleisjoche gelagert wurden, scheint darauf hinzuweisen, dass die Joche in der Rheindorfer Straße ausgebaut und per Autokran in die Wertstraße zum Einbau gebracht wurden.

■ Foto: Frühjahr 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther





links: Sechssachser 240 hatte am 19. Januar 1986 die Endhaltestelle am Hafen fast erreicht.

■ Foto: Michael Much



Typische Graurheindorfer Hafen-Szene mit Kran und Straßenbahnzug. ■ Foto vom 26. September 1987: Hans Männel



Mehr als 25 Jahre lang war dieser Anblick Alltag. Die bevorstehende Inbetriebnahme der Neubaustrecke nach Auerberg 1994 war der Anlass, Straßenbahnen in der Werftstraße abzulichten. Am 12. April 1993 ist Gelenkzug 231 als Linie 61 auf der Fahrt zum Hafen. ■ Foto: Michael Much

(Fortsetzung von Seite 11)

schen dem Betriebshof und der Endhaltestelle Rheindorf eingerichtet.

Am 1. November 1966 ging die Neubaustrecke Herseler Straße/Werftstraße in Betrieb. Ab dem Betriebshof bis kurz vor der Einmündung in die Werftstraße war die Strecke jetzt zweigleisig ausgeführt. Eine Weichenverbindung leitete hier in den eingleisigen Abschnitt zur Endhaltestelle in der Werftstraße über.

Diese Betriebssituation blieb bis 24. Juli 1994 erhalten, dem Tag, an dem der Linienverkehr auf dem Streckenabschnitt in der Werftstraße zwischen Ecke Herseler Straße und Rheinhafen endete und die Strecke stillgelegt wurde. Kurzzeitig wurden die Gleise noch zu Schulungsfahrten mit den neuen Duewag-Niederflurwagen genutzt.



Vierachser 214 und Beiwagen 284 als Linie 61 unterwegs nach Dottendorf, 18. Januar 1994. ■ Foto: Michael Much



links oben: Gleisverlegung auf der Trasse der Neubaustrecke nach Auerberg in Mittellage der Straße „Auf der Josefshöhe“, 9. April 1993.

Gut zuerkennen ist der Unterbau des Rasengleises.

Die Strecke schwenkt nach rechts in die Herseler Straße, geradeaus liegt die Werftstraße.

links Mitte: DÜWAG-Gelenktriebwagen 9471 biegt am 11. Juni 1996 als Linie 61 von der Herseler Straße ab Richtung Auerberg. Die Bahnsteigbefestigung rechts im Bild gehört zur Haltestelle „Am Bonner Berg“.

■ Fotos: Harald Müller



Neubaustrecke nach Auerberg 1994

Die Neubaustrecke der Linie 61 nach Auerberg, die am Ende der Herseler Straße nach links in die Straße An der Josefshöhe schwenkt, ging am 19. August 1994 in Betrieb.

Mitte August 1994 wurden die Gleise in der Werftstraße bis zur Kreuzung Römerstraße/ Estermannstraße ausgebaut. Am 21. August 1994 waren Teile der ehemaligen Trasse überteert und Straßenmarkierungen aufgebracht, von dem ehemaligen Gleisbett war kaum noch etwas zu sehen.

unten: Gleicher Fotopunkt, aus der Gegenrichtung: Wagen 9464 als Linie 61 am 24. März 2007. ■ Foto: Harald Müller



Das Gleis in der Wendeschleife wurde etwa 2008 mit der Umgestaltung des Hafensbereichs ausgebaut. Zwischen der Estermannstraße und dem Beginn der ehemaligen Wendeschleife lagen die Gleise noch 2012, der straßenseitige Bahnsteig der ehemaligen Endhaltestelle war entfernt worden.

Anfang 2019 war auch dieses Gleisstück überteert. Nur zwei Relikte erinnern hier noch an die Straßenbahnzeit: Der schon lange mit Brettern vernagelte ehemalige Kiosk und der mit ihm innig verbundene ehemalige Oberleitungsmast der Straßenbahn. □



links: Gleisrückbau in der Wertstraße am 6. August 1994. Blickrichtung Hafen. ■ Foto: Michael Much



rechts: Fast gleicher Fotostandort, aufgenommen am 27. März 2012. ■ Foto: Harald Müller



Gleisrückbau in der Wertstraße am 6. August 1994. ■ Foto: Michael Much

Quellen:

Zeittafel HVSWB
<https://www.hvswb.de/2015/dokumente-a-daten/category/9-oeprv-zeittafel>

Bahnen in Bonn
<http://www.myway.de/e.lauterbach/bonn>

Wikipedia

„75 Jahre Elektrische Straßenbahnen in Bonn - 1902-1977“
 Hrsg. Stadtwerke Bonn 1977,
 Karl-Heinz Wipperfürth

„Straßenbahnen in Bonn“ -
 Verlag Kenning“, Karl-Heinz Nau-
 roth, 1989

Blickpunkt Straßenbahn 5/94

Zeitungsberichte GA Bonn

Aufzeichnungen M. Much

Aufzeichnungen H. Müller

Endhaltestelle Rheindorf

rechts: Übereaus elegant wirkt der 1957 in Dienst gestellte Großraumwagen 104, hier als Linie 1 am 1. September 1958 an der Ecke Römerstraße/Werftstraße in Graurheindorf.

■ Foto: Foto: Eduard Bouwman, Sammlung Reiner Bimmermann

unten: Wagen 481 der SSB, ein Büssing TU 5, ersetzt während der Streckenumstellung die ausfallenden Straßenbahnen. Der Bus bog nach der Abfahrt auf die Rheindorfer Straße ein.

■ Foto: Frühjahr 1966 - Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther



Endhaltestelle Rheindorf

oben: DÜWAG-Vierachser 209 mit Beiwagen 289 war am 31. März 1984 als Linie 1 gerade nach Dottendorf abgefahren.

■ Foto: Hans Männel

rechts: Der Sechsixer 231 hatte am 12. April 1993 als Linie 61 die Endhaltestelle am Hafen erreicht.

■ Foto: Michael Much



Bilder





Endhaltestelle Rheindorf

links: Der DÜWAG-Vierachser 207 mit Beiwagen 287 war am 21. Februar 1985 eben angekommen.

■ Foto: Volkard Stern

unten: DÜWAG-Sechsixer stand am 29. Mai 1986 zur Abfahrt nach Dottendorf bereit.

■ Foto: Harald Müller

bogen



Vereinssonderfahrt des HVSWB e.V. mit seinem Vereinsbus „8603“ führte auch an der ehemaligen Endhaltestelle am Bonner Hafen vorbei. Der Bus hielt am 17. März 2019 an der Haltestelle der Straßenbahn.

■ Foto: Harald Flux



Endhaltestelle Graurheindorf

Seit Bestehen der VRS hieß die Endhaltestelle „Graurheindorf“, hier mit Triebwagen 205 und Beiwagen 285 am 27. April 1991.

■ Foto: Harald Müller

Die ehemalige Endhaltestelle am 16. September 2007. Noch liegen dort Gleisreste, die den Autos Stellfläche bieten. Von der Oberleitungsanlage sind nur noch einige Masten übrig geblieben.

■ Foto: Volkhard Stern





HVSWB-Ausstellung 2011

NRW- und Deutschlandfest in Bonn



Auf dem NRW- und Deutschlandfest vom 1. bis 3. Oktober 2011 konnte der Vereinsbus 8603 des Historischen Vereins SWB e.V. (HVSWB) an der Bonner Rheinuferpromenade werbewirksam präsentiert werden.

Gezeigt wurde eine Nahverkehrsausstellung mit historischen Fotos und Fahrzeugmodellen, ergänzt durch eine Fahrscheinsammlung.

Hingucker für die vielen Besucher war natürlich der Bus, der sich im eleganten grünen Farbton zeigte. Das Foto gelang dem Autor am 1. Oktober 2011. (HF)

HVSWB e.V.

Terminkalender

Für Anmeldungen bitte die E-Mails des Vereins beachten!

- | | |
|-----------------------------|---|
| 28. Oktober
2021 | Mitgliederversammlung des HVSWB in der Kantine des Betriebshofs Bonn-Dransdorf. Beginn 18 Uhr. |
| 7. November
2021 | Mit unserem Vereinsbus 9808 zu alten Bahnhöfen und Betriebsgebäuden entlang der ehemaligen Rheinufer- und Vorgebirgsbahn. |

Info-Treff für Mitglieder

Die Info-Treffs des HVSWB fallen bis auf weiteres aus.

Bahnfest „120 Jahre Brohltalbahn“
am 9. und 10. Oktober 2021
Busverkehr mit HVSWB-Vereinsbus 8603
zwischen Niederrissen und Engeln
ab 9:40 Uhr im Zwei-Stunden-Takt.