

HVSWB

aktuell



Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 14. Jahrgang Nr. 3/2022

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

SERIE



Grafik: Harald Flux



Gronau und Frankenplatz



■ Fahrzeuggeschichte:
Der „Telekom-Express“

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



Der Bonner Wagen 22 hielt 1949 vor dem Bonner Bahnhof, er war als Linie 4 zur Gronau eingesetzt.

Die Schäden des Krieges waren an diesem Wagen noch zu erkennen: Zwei Fenster waren mit Holzplatten verschlossen.

■ Foto: Peter Boehm,
Sammlung Axel Reuther



Der 1906 gelieferte Wagen 38 wurde am 3. Oktober 1953, dem letzten Betriebstag der Linie 3, auf der Bornheimer Straße/ Ecke Heerstraße aufgenommen. Der Triebwagen war im eingleisigen Abschnitt unterwegs zum Frankenplatz.

Hinten rechts ist das Gebäude der Kurfürsten-Bräu AG (wie sie ab 1950 hieß) an den sechs hohen Fenstern zu erkennen.

■ Foto: Manfred Schoen,
Sammlung Axel Reuther

Quellenangaben:

Wipperfurth, Karl-Heinz: Elektrische Straßenbahnen in Bonn 1902 - 1977,

Bonner Nahverkehrsgeschichte Heft 2, Bonn 1977

Wipperfurth, Karl-Heinz: Die Geschichte der Bonner Straßenbahn, Bonner Nahverkehrsgeschichte Heft 1, Bonn 1977

Nauroth, Karl-Heinz: Straßenbahnen in Bonn, Kenning, Nordhorn 1989

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





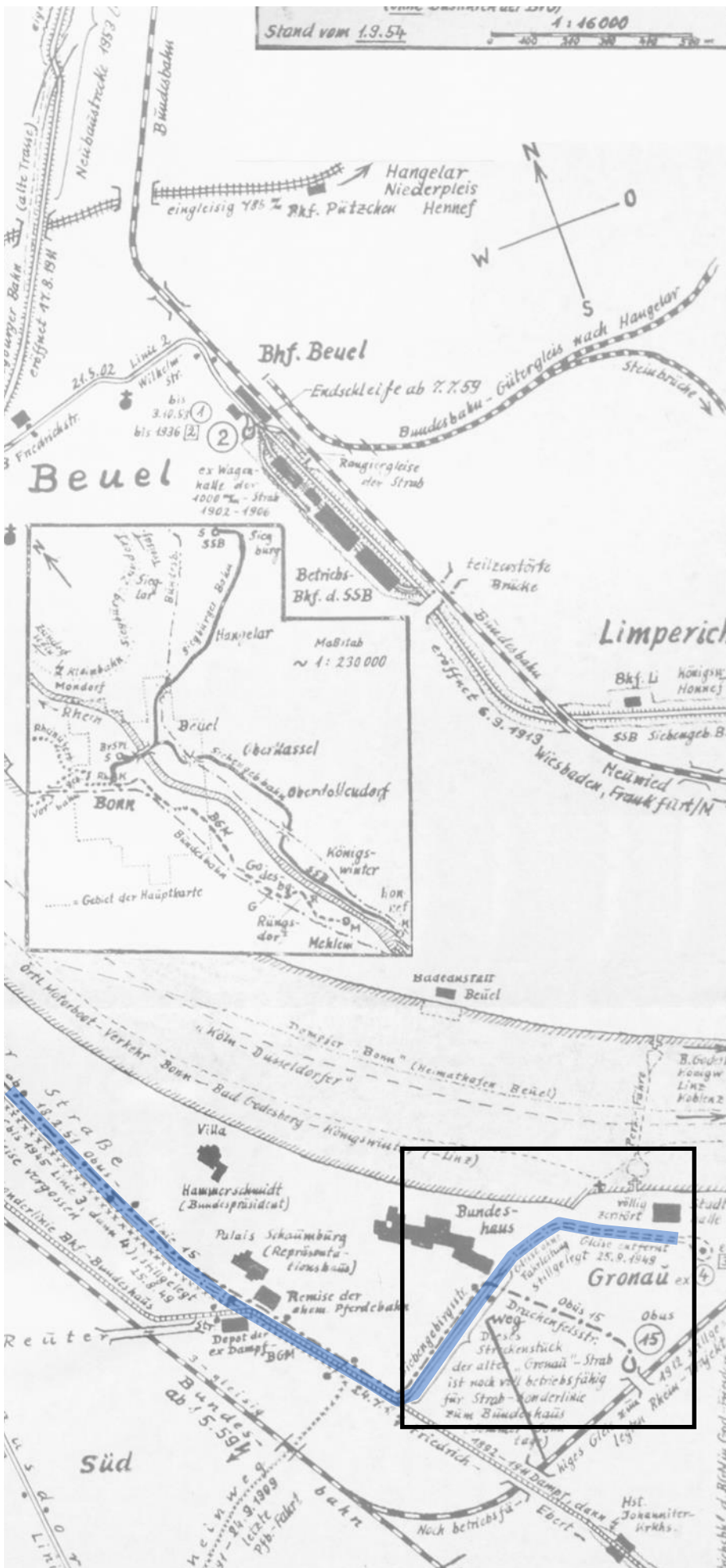
Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

Gronau und Frankenplatz



Unter den Endhaltestellen der Straßenbahnen in Bonn fallen die „Gronau“ und der „Frankenplatz“ mit Besonderheiten auf.

Die Endstation „Gronau“ wurde als erste in Bonn stillgelegt, die am „Frankenplatz“ dagegen als letzte eingerichtet. Mit den Endhaltestellen verschwanden auch die jeweiligen Strecken dorthin.



Alle Rechte vorbehalten!

Entworfen und gezeichnet
vom Dipl.-Ing. M. Schoen,
Bonn, am 1.9.54,

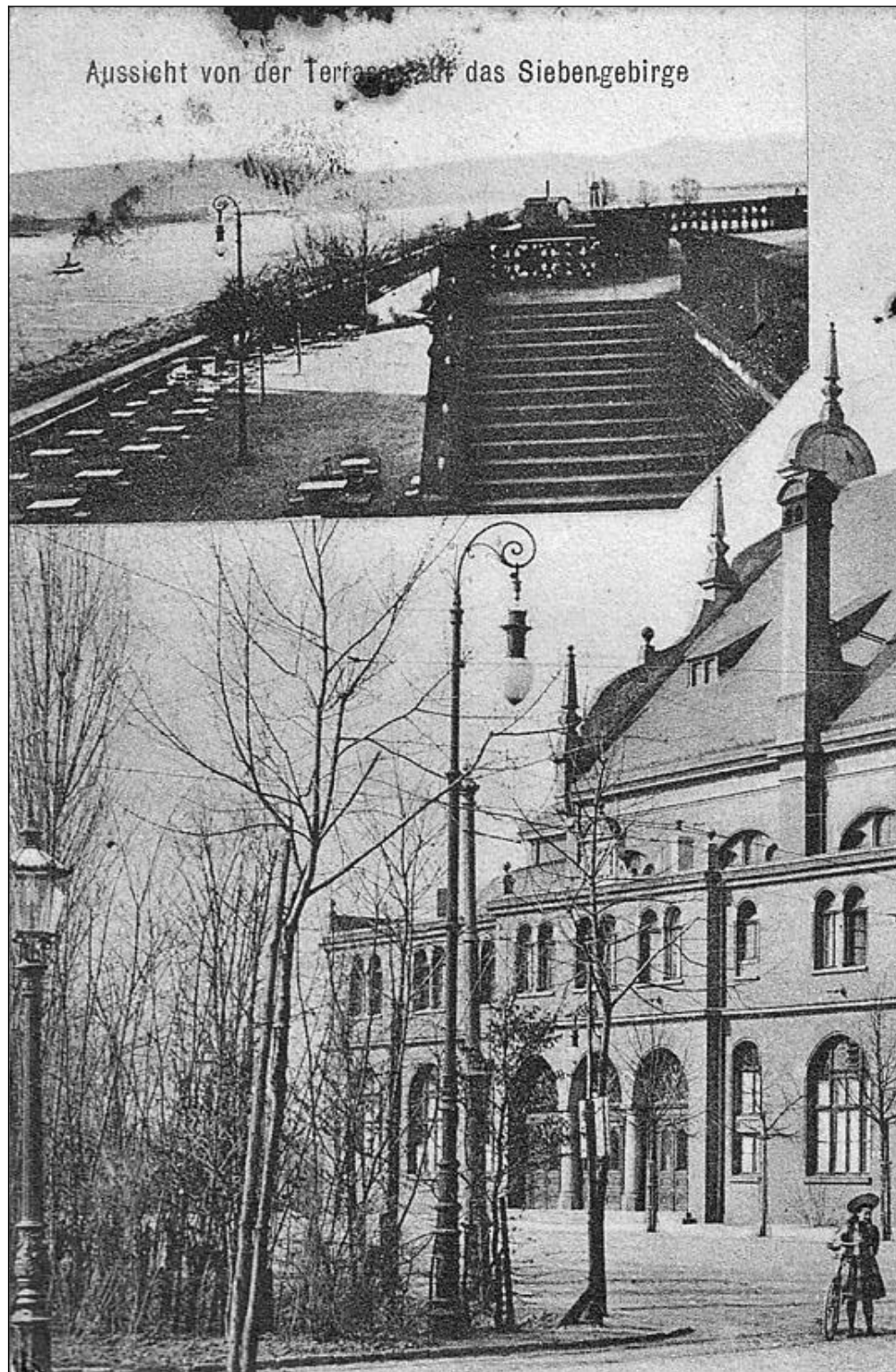
- Linie 3 nach „Gronau“ 1936
- Linie 4 nach „Frankenplatz“ 1936

Gronau

Manfred Schoen zeichnete 1954 diese Karte, in der neben den Bonner Straßenbahn- und Eisenbahnstrecken auch die Obus-Strecken eingezeichnet sind. Ein Meisterwerk!

■ Sammlung Volkhard Stern

Gronau



Ein seltenes Motiv ist die Straßenansicht der ehemaligen Bonner Stadthalle in der Gronau. Kaiser Wilhelm II. soll das Gebäude als „Bierkirche“ bezeichnet haben.

An der Endhaltestelle steht der Wagen 9, Baujahr 1908.

■ Foto: Postkarte (um 1910),
Fotograf unbekannt,
Verlag Dr. Trenkler & Co.,
Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek Bonn



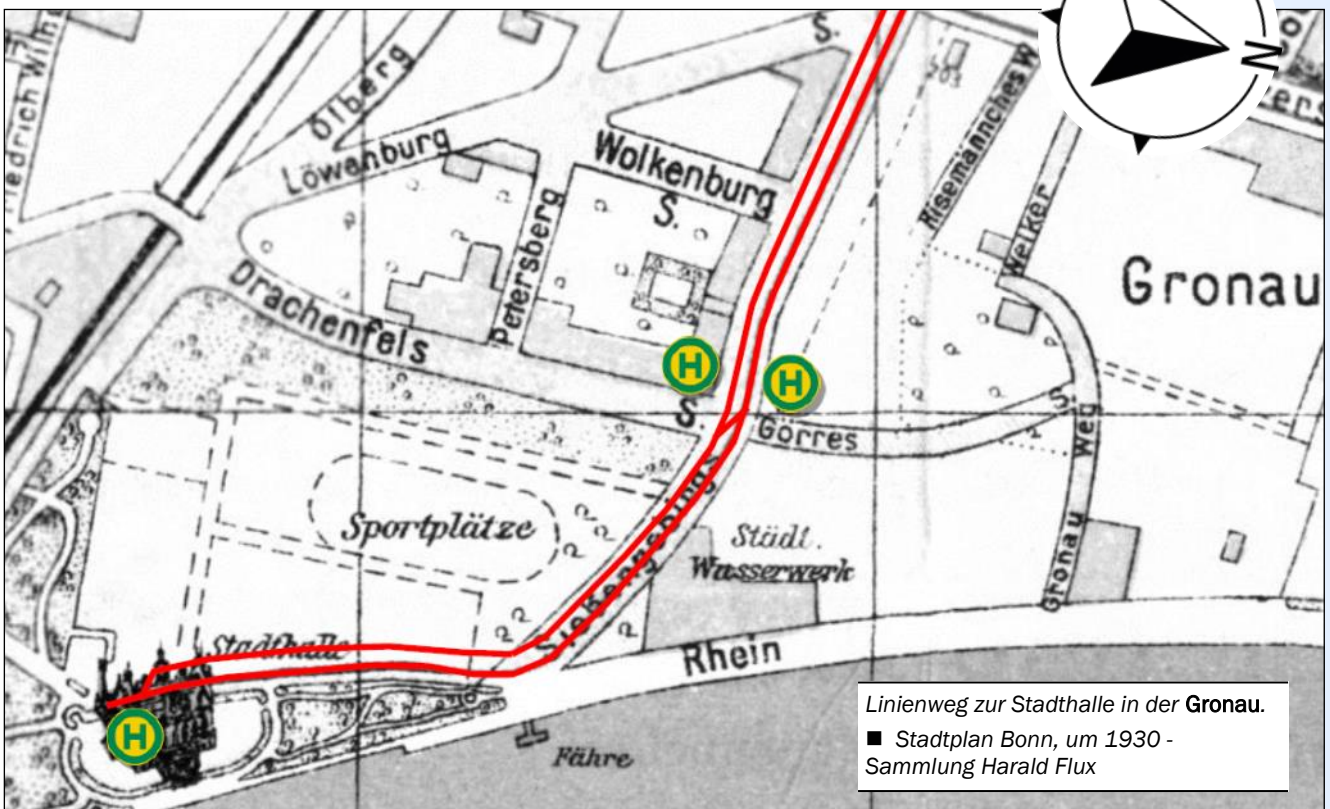
Als im Jahr 1901 die neue Stadthalle am Rhein eingeweiht wurde, fuhren noch keine Bahnen zur Gronau. Zwar führten Schienen in südliche Richtung, doch die städtische Pferdebahn gelangte über die Koblenzer Straße nur bis an den Rheinweg, an dem sie nach Kessenich abbog. Auch die Dampfbahn Bonn - Godesberg - Mehlem fuhr in einiger Entfernung an der Gronau vorbei.



OBE. An der Haltestelle „Drachenfelsstraße“ (ab 1954 Hermann-Ehlers-Straße) steht 1933 der Wagen 26 bereit zur Fahrt zum Schlageterplatz (dem späteren Beethovenplatz). Der Wagen steht auf dem Richtungsgleis zur Stadthalle/Gronau. Das Richtungsgleis Bonn wird er an der Kreuzung Drachenfelsstraße/Görresstraße erreichen (siehe Foto Seite 9).

Fahrer (rechts, mit Kurbel in der Hand) und Schaffner haben sich für den Fotografen in Positur gestellt. Rechts im Hintergrund das 1873 errichtete Pumpenhaus des Bonner Wasserwerks.

■ Foto: Rosen, Sammlung Claus von den Driesch - Archiv Axel Reuther



Linienweg zur Stadthalle in der Gronau.

■ Stadtplan Bonn, um 1930 - Sammlung Harald Flux

Als im Jahr 1901 die neue Stadthalle am Rhein eingeweiht wurde, fuhren noch keine Bahnen zur Gronau. Zwar führten Schienen in südliche Richtung, doch die städtische Pferdebahn gelangte über die Koblenzer Straße nur bis an den Rheinweg, in den sie nach Kessenich abbog. Auch die Dampfbahn Bonn-Godesberg-Mehlem fuhr in einiger Entfernung an der Gronau vorbei.

Es war deshalb selbstverständlich, dass der Beschluss der Stadtverordnetenversammlung über Umspurgung und Elektrifizierung der Straßenbahn aus dem Jahr 1905 auch eine Verbindung zur Stadthalle einschloss.

Bereits im September 1906 wurde die Linie zur Gronau in Betrieb genommen. Die Strecke verlief vom Friedensplatz über Markt, Koblenzer Straße und Siebengebirgsstraße zur Stadthalle. Sie war durchgehend bis zur Endstation zweigleisig ausgebaut und wurde von der Linie 3 befahren. Nur am Universitätsgebäude wurden Koblenzer und Stockentor eingleisig im Richtungsverkehr durchfahren.

Mit dem Bau der Viktoriabridge verlängerte man im September 1915 die Linie vom Friedensplatz aus über Bornheimer Straße und Wittelsbacher Ring bis zur Baumschule am heutigen Beethovenplatz.

Die neue Strecke begann am Friedensplatz zweigleisig und wurde in der Bornheimer Straße von der Einmündung Franzstraße an eingleisig. Vor der



Als Ergänzungsfahrten der Obus-Linie 15 wurden an Wochenenden Straßenbahnen als Linie „E“ bis zum 1949 eröffneten Bundeshaus eingesetzt.

oben: Wagen 17 rangierte am 22. Juli 1951 auf der Kreuzung Drachenfelsstraße/Görresstraße.

Aus dem Richtungsgleis Gronau kommend befuhr er die Weichenverbindung zur Haltestelle in der Siebengebirgsstraße (heute Heussallee), die unmittelbar hinter der letzten Weiche gegenüber der Obus-Haltestelle lag.

Die nach rechts abzweigende Straße ist die Drachenfelsstraße (heute Kurt-Schumacher-Straße), über der die Oberleitung der Obus-Linie 15 zu erkennen ist.

■ Foto: Manfred Schoen, Archiv Axel Reuther

unten: Wagen 23 wartete am 22. Juli 1951 an der Haltestelle in der Siebengebirgsstraße die Abfahrt der hier seit Februar verkehrenden Obus-Linie 15 ab.

Nur im diesem Sommer verkehrten die Einlegewagen „E“ nicht über die Koblenzer Straße, sondern über die Gleise der BGM in der Kaiserstraße zum Bahnhof.

■ Foto: Manfred Schoen, Archiv Axel Reuther





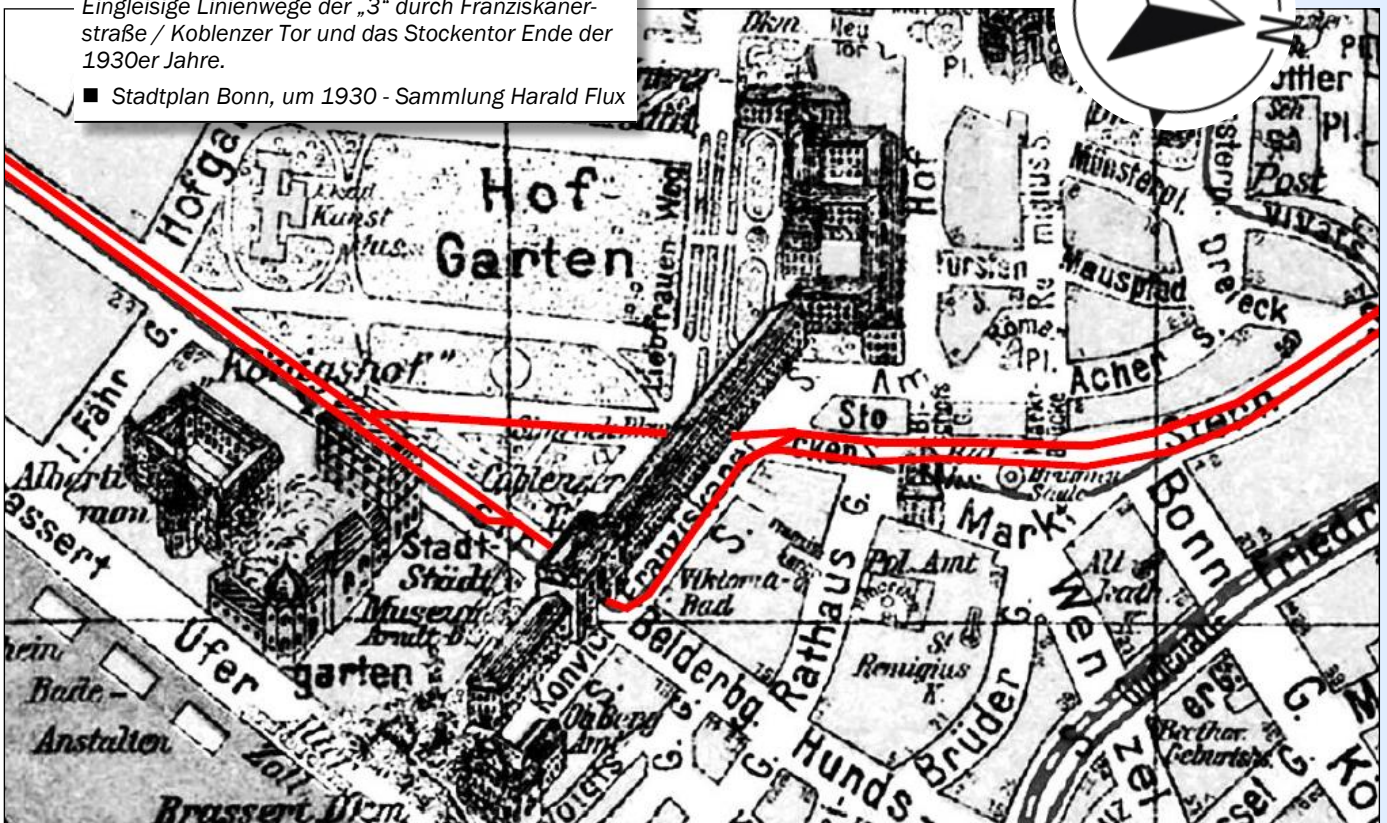
oben: Der Triebwagen 23 hielt im zweigleisigen Streckenstück der Koblenzer Straße, heute Adenauerallee. Er war 1932 als verkürzter Kurs der Linie 3 „Nur bis Drachenfelsstraße“ eingesetzt. Links im Bild ist das Koblenzer Tor zu sehen, das in den Bau des ehemaligen Kurfürstlichen Residenzschlosses (heute Universität) integriert ist. Rechts ist der Eingang zum Stadtgarten zu erkennen.

Zu beachten sind das Straßenbahnsignal (hoch angebracht) und die niedrige Verkehrsampel vor dem Tor, die beide im Torbereich den Verkehr auf der eingleisigen Schienestrecke und der einspurigen Straße regelte (siehe Vergrößerung rechts oben).

■ Foto: Rosen, Sammlung Claus von den Driesch - Archiv Axel Reuther

Eingleisige Linienwege der „3“ durch Franziskanerstraße / Koblenzer Tor und das Stockentor Ende der 1930er Jahre.

■ Stadtplan Bonn, um 1930 - Sammlung Harald Flux

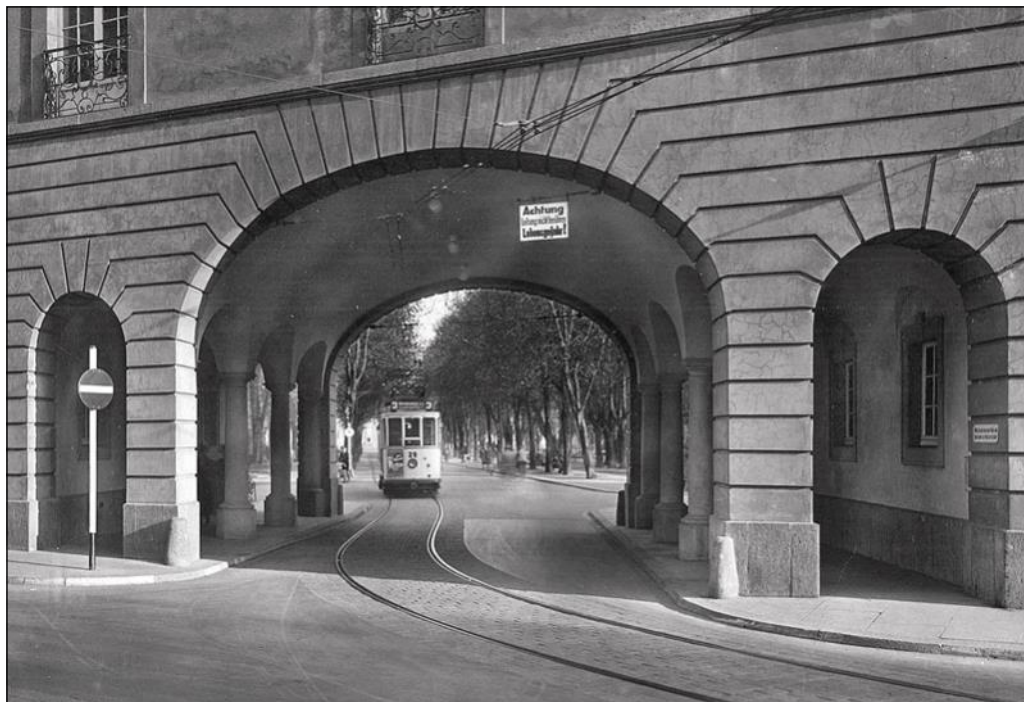


Das Stockentor, aufgenommen Ende der 1930er Jahre. Blick von der Kreuzung mit der Franziskanerstraße in die Stockenstraße. Rechts liegt der Hofgarten.

Der Wagen 29, eingesetzt auf der Linie 3, fuhr auf dem vom Markt kommenden Richtungsgleis zur Koblenzer Straße.

Das Verkehrsschild „Verbotene Fahrtrichtung“ gibt es seit 1934. Die Franziskanerstraße wurde damals zur Einbahnstraße, die aus Richtung Koblenzer Tor / Am Belderberg befahren wurde.

■ Foto: Alex Keller, Sammlung Dr. Frank Mlosch



Einfahrt in den eingleisigen Abschnitt musste der Schaffner ein Sperrsignal einschalten, das er auf der Rückfahrt wieder auszuschalten hatte. Die Zielschilder lauteten auf „Endenicher Allee – Baumschule“, in der Gegenrichtung „Koblenzer Straße – Gronau“.

Bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs wurde die Strecke zur Gronau ununterbrochen von der „3“ bedient, auch nachdem sie 1936 nach Endenich verlängert worden war. Weil die Stadthalle beim Bombenangriff auf Bonn am 18. Oktober 1944 erheblich zerstört worden war, sah man nach dem Krieg keine Notwendigkeit, den Betrieb auf dem 550 Meter langen Streckenabschnitt von der Drachenfelsstraße zur Stadthalle wiederaufzunehmen. Neue Endstation

war jetzt die Siebengebirgsstraße/ Ecke Drachenfelsstraße, die auch eine Umsetzungsmöglichkeit für den Beiwagenbetrieb bot.

Ab 1. August 1947 verkehrte nun die Linie 4 von Poppelsdorf zur Gronau. Da durch die Bombardierung auch das Koblenzer Tor in Mitleidenschaft gezogen worden war, fuhr die Straßenbahn nur noch durch das Stockentor.

Als sich am 10. Mai 1949 die Mitglieder des Parlamentarischen Rats mehrheitlich für Bonn als vorläufige Bundeshauptstadt aussprachen, zweifelte man daran, dass die Straßenbahn mit ihrem veralteten Wagenpark dem künftigen Verkehrsbedürfnis entsprechen kann. Zudem wurde sie auf der Koblenzer Straße, jetzt als Bundes-

straße 9 eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung, als Verkehrshindernis empfunden. Nach zwei Jahren Betrieb wurde am 28. August 1949 die Linie 4 zur Gronau eingestellt.

Obwohl – wie üblich – zunächst der Bus und anschließend der Obus die Nachfolger der Straßenbahn waren, bedeutete dies noch nicht das Ende der Endhaltestelle Gronau. Es gab zur Drachenfelsstraße einen Wochenendverkehr über die Kaiserstraße. Er hatte als Linienbezeichnung ein „E“ und diente vornehmlich den Besuchern des neuen Bundeshauses.

Erst als die Schienen in der Siebengebirgsstraße einer Straßenverbreiterung weichen mussten, war die Endhaltestelle Gronau endgültig Geschichte. (FM)

rechts: Blick um 1950 aus der Franziskanerstraße auf das kriegszerstörte Universitätsgebäude.

Die Baustelle in Bildmitte liegt im Reststück der Franziskanerstraße, heute An der Schlosskirche. Links das Stockentor, die Gleise schwenken nach rechts in die Stockenstraße zum Markt.

Das rechts vom Markt kommende Gleis schwenkt in einer S-Kurve zum Stockentor und zur Koblenzer Straße. Rechts unten ist das Richtungsgleis aus der Franziskanerstraße zum Markt zu sehen,

■ Foto: Fotograf unbekannt, Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek Bonn



Frankenplatz



Die Haltestelle Frankenplatz wurde im Bonner Straßenbahnnetz spät als Endhaltestelle in Betrieb genommen.

Sie ist allerdings keine echte Endstation, weil sie nicht Streckenendpunkt, sondern nur Linienendpunkt war.



Der auf der Linie 3 eingesetzte Wagen 42 hatte am 26. August 1953 die Endhaltestelle Frankenplatz erreicht. Sie lag in Höhe der Einmündung des Altmannwegs.

Bis auf den Haltestellenbereich verlief die Strecke zwischen Bornheimer Straße und Kölnstraße eingleisig.

Die Straßenbahn steht auf dem linken Gleis, dem eigentlichen Betriebsgleis. Er fährt, wie der „Brezelkäfer“ rechts, weiter Richtung Kölnstraße im Rundverkehr.

Der Wagen 42 gehörte zu einer 1910 gelieferten Serie von drei Wagen (41 bis 43). Diese waren etwa 30 Zentimeter länger als die davor gelieferten Straßenbahnen und hatte eine andere Fensteraufteilung.

Das eingeklinkte Foto entstand kurz nach der ersten Aufnahme und zeigt den Wagen 42 nach der Abfahrt von der Endhaltestelle.

Hier ist deutlich die Weichenverbindung in der Mitte des zweigleisigen Abschnitts zu erkennen (siehe Karte Seite 14).

■ Fotos: Manfred Schoen, Archiv Axel Reuther



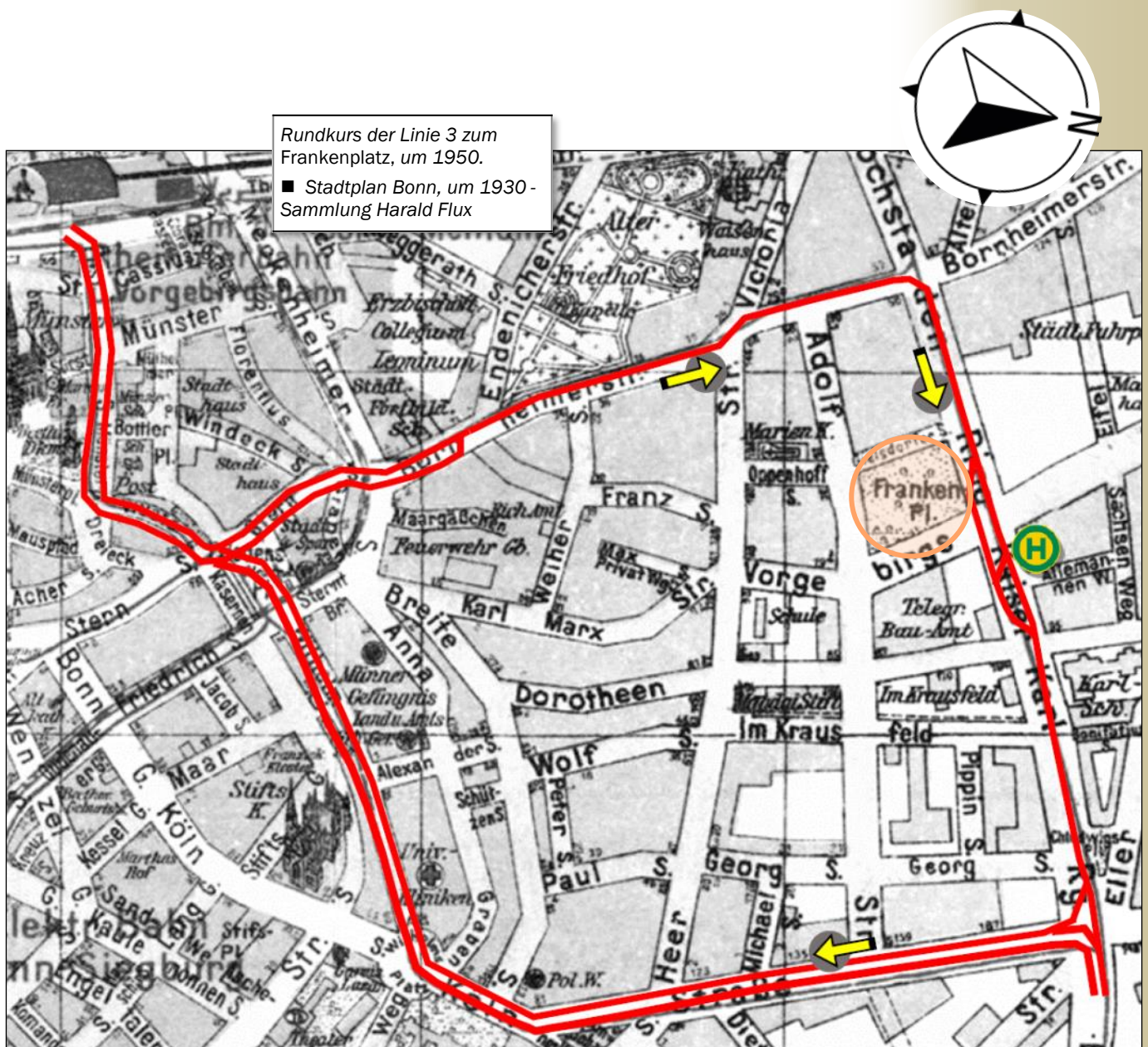


Wagen 33, als Linie 3 auf der Fahrt zum Frankenplatz, hielt 1952 am Friedensplatz.

Die Haltestelle lag an der Sternstraße in Höhe des Geschäftslokals des alteingesessenen Bonner Optikers Kröber.

■ Foto: Peter Boehm, Archiv Axel Reuther

Frankenplatz



Die Haltestelle Frankenplatz wurde im Bonner Straßenbahnnetz spät, nämlich erst 1936, als Endhaltestelle in Betrieb genommen. Sie ist allerdings keine echte Endstation, weil sie nicht Streckenendpunkt, sondern nur Linienendpunkt war. Sie verdient trotzdem Beachtung:

Während der 17 Jahre ihres Bestehens wurde sie vom Verkehrsbetrieb in Fahrplänen und auf Linienchildern stets als Endhaltestelle bezeichnet.

Im Jahr 1915 war die Linie 3 aus der Gronau über die Viktoriabrücke zur Baumschule an der Endenicher Allee verlängert worden, wo eine Einleitung in die Gleise der Straßenbahn nach Endenich bestand. Damit war eine Verbindung der Straßenbahnstrecken links und rechts der Staatsbahn neben der umständlichen Querung an der Poppelsdorfer Allee möglich.

Größere Erleichterung im Betrieb brachte aber erst der Bau einer Betriebsstrecke zwischen Kölnstraße und Bornheimer Straße über den Kaiser-Karl-Ring und den Hochstadenring.

Ab 1. Juli 1936 fuhr die Linie 3 durch die fertiggestellte Südunterführung nach Endenich. Der Streckenabschnitt über Viktoriabrücke und Wittelsbacherring bis zum damaligen Schlageterplatz (heute Beethovenplatz) wurde aufgegeben.

Statt der Linie 3 fuhr jetzt die „4“



Wagen 42 stand am 27. August 1953 in der Sternstraße vor der mit einer sogenannten Heuer-Ampel gesicherten Kreuzung mit der Meckenheimer Straße. Nach Fahrtfreigabe setzte er seine Fahrt in die Bornheimer Straße fort, die Strecke dort wurde hinter der Kreuzung eingleisig.

Hinten sieht man noch den Beiwagen eines Zugs der Linie H, der Richtung Sterntorbrücke fährt. Ihm folgt ein Mercedes-Bus des Typs O 4500 (Wagen 11 bis 16, Baujahr 1949). ■ Foto: Manfred Schoen, Archiv Axel Reuther

durch die Bornheimer Straße, bog aber an der Viktoriabrücke rechts in den Hochstadenring ab und fuhr auf dem Betriebsgleis zum Frankenplatz. Im Fahrplan war diese Haltestelle, die sich auf Höhe des Alemannenweges befand, als „Frankenplatz – Markthalle“ bezeichnet, obwohl die Markthalle vom Frankenplatz immerhin 300 Meter entfernt war.

Nach dem Krieg blieb die Endhaltestelle Frankenplatz weiter in Betrieb. Sie wurde jetzt wieder von

der Linie 3 angefahren. Eine Zeit lang bestand ein Rundverkehr Friedensplatz – Bornheimer Straße – Hochstadenring – Kaiser-Karl-Ring – Kölnstraße – Wilhelmsplatz – Friedensplatz, der bei der Fahrt mit Beiwagen das Rangieren ersparte. Das Zielschild lautete auch bei dieser Linienführung der „3“ auf „Frankenplatz“.

Am 3. Oktober 1953 fuhr die letzte Straßenbahn zum Frankenplatz. (FM)



Der auf der Linie 3 eingesetzte Wagen 33 (Baujahr 1908) war am 10. Februar 1952 eben von der Haltestelle Münsterplatz mit anders lautendem Zielschild in Richtung Bahnhof abgefahren.

Dahinter steht ein Zug der Linie 1 nach Dottendorf, gezogen vom ehemaligen Schmalspur-Triebwagen 4, Baujahr 1902.

■ Foto: Dieter Walting - Archiv Axel Reuther



links: Ein Zug der Linie 66, als „Telekom-Express“-Zwischentakt nach Ramersdorf, erreichte am 28. Februar 2003 die inzwischen in „Deutsche Telekom“ umbenannte Haltestelle am ehemaligen Landesbehördenhaus. Führendes Fahrzeug war der blaue Wagen 7753.

Links ist das Landesbehördenhaus zu sehen, dahinter der 1996 eröffnete erste Verwaltungsbau der Telekom-Zentrale.

■ Foto: Volkhard Stern

- EXPRESS



oben: Der Zug der Linie 66 (TELEKOM-EXPRESS) mit dem Stadtbahnwagen 9364 hatte am 25. Februar 2001 die (zwei Jahre zuvor umbenannte) Haltestelle „Deutsche Telekom/Polizeipräsidium“ in Richtung Siegburg verlassen.

Im Hintergrund sind die Gebäude der ehemaligen CDU-Geschäftsstelle mit dem 44 Meter hohen Konrad-Adenauer-Haus zu sehen. Die Immobilie wurde 1998 an die Telekom verkauft, 2003 wurde das Hochhaus gesprengt und die restlichen Gebäude abgerissen.

Bis 2008 entstand hier der Gebäudekomplex „Office-Port Bonn“, in den die Zentrale der Telekom mit 1.400 Mitarbeitern einzog.

■ Foto: Volkhard Stern

Die Geschichte des Bonner TELEKOM-EXPRESS begann am Sonntag, 12. November 2000, als Hermann Zemlin, damals Geschäftsführer der Stadtwerke Bonn (SWB), der örtlichen Presse die ersten, im Magenta-Farbtönen der Deutschen Telekom AG (Telekom) beklebten Stadtbahnwagen vorstellte.

Dem voraus ging der Abschluss eines Sponsoring-Vertrags mit zehn Jahren Laufzeit, abgeschlossen zwischen dem Wirtschaftsunternehmen Telekom und einem Unternehmen der öffentlichen Hand, der SWB - damals etwas nicht Alltägliches.

Der Vertrag beinhaltete, dass gegen ein Entgelt (von 200.000 Euro war in der Presse zu lesen) auf der Stadtbahn-Linie 66 insgesamt 34 mit Ganzreklame versehene Stadtbahnwagen als „Telekom-Express“ fahren sollten. Die Strecke von Siegburg über Bonn Hbf nach Bad Honnef, dreißig Kilometer lang, garantierte eine große Werbewirkung.

Hinzu kam, dass die Linie die Telekom-Zentrale an der Friedrich-Ebert-Allee passierte. Die dortige Haltestelle wechselte mehrfach den Namen: zunächst hieß sie „Landesbehördenhaus“ (ohne und mit Zusatz „Polizeipräsidium“), danach erhielt sie den Namen „Deutsche Telekom“ (später „Olof-Palme-Allee“).

Bei den Stadtbahnwagen fuhren sowohl Fahrzeuge der SWB als auch der SSB als TELEKOM-EXPRESS.

Im Laufe der Jahre wechselten die Werbefarben und -aufschriften öfters, so dass sich ein buntes Stadtbahnbild in Bonn ergab. Die Grundfarbe blieb magenta, es kamen aber auch weiß und blau ins Spiel.

Nach zehn Jahren, zum 31. Dezember 2010, kündigte die Telekom den bestehenden Vertrag. Die Werbung und Farbfolien waren nach Meinung der Telekom veraltet und abgenutzt und sollten nicht mehr gezeigt werden.

Dass auch 2011 noch Wagen in Telekom-Optik durch die Stadt fuhren, störte das Unternehmen erheblich. Es entstand ein Streit, wer die Werbefolien entfernen lassen darf: Die Telekom wollte das selbst durchführen lassen und argumentierte mit günstigeren Preisen, die SWB führten an, dies im laufenden Fahrzeugbetrieb besser organisieren zu können - die Kosten würden der Telekom in Rechnung gestellt werden.

So kam es zur Klage vor dem Bonner Landgericht, die am 28. März 2012 mit einem Vergleich endete: Danach hatten die SWB bis Ende März 2013 Zeit, die Reklame von allen 34 Stadtbahnwagen zu entfernen, was dann auch erfolgte.

Die Geschichte des TELEKOM-EXPRESS endete im Unfrieden zum Jahresanfang 2013. (HF)

Quellenangaben:

General-Anzeiger Bonn
vom 13.11.2000 und 28.03.2012

EXPRESS Bonn von 28.03.2012

Aktenzeichen: LG Bonn 16 O 60/11



(1) Baubeginn am Brückenbauwerk über die A 562 am Platz der Vereinten Nationen. Deshalb waren die Gleise der Stadtbahn zeitweise verschwenkt worden.

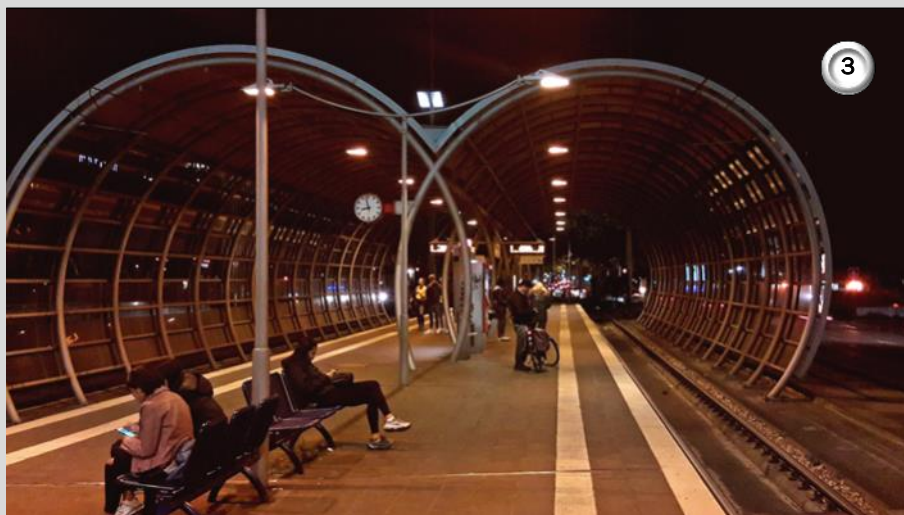
Ein Zug der Linie 66 nach Bad Honnef passierte am 25. Februar 2001 den Baustellenbereich. Dem führende Wagen 9364 fehlte noch der Schriftzug „Telekom-Express“ an der Stirnseite. Im Hintergrund links ist das Landesbehördenhaus zu sehen.

■ Foto: Volkhard Stern

(2): Etwa hundert Meter südöstlich der bestehenden Haltestelle wurde 2003 die Haltestelle „Deutsche Telekom/Olof-Palme-Allee“ auf der Brücke am Platz der Vereinten Nationen, wie er bis 2008 hieß, errichtet.

Am 28. Februar 2003 passierte ein Telekom-Express mit Wagen 7754 die Baustelle.

■ Foto: Volkhard Stern



(3): Heute heißt die Haltestelle schlicht „Olof-Palme-Allee“.

■ Foto: Harald Flux, 23. Oktober 2018

(4) Ein Telekom-Express mit SWB-Stadtbahnwagen 8377 hatte am 29. Juli 2002 den Abzweig vor dem Hotel Maritim hinter sich gelassen und fuhr die Rampe zur unterirdischen Station „Robert-Schuman-Platz“ hinab.

■ Foto: Volkhard Stern



(5) Ein Zug der Linie 66 nach Siegburg stand am 4. Mai 2003 an der Haltestelle „Clemens-August-Straße“ in Königswinter.

SWB-Wagen 7651 und das führende Fahrzeug trugen interessante Beklebungen in den Farben weiß und magenta.

(6) Der Zug der Linie 66 nach Siegburg mit dem in zwei Blautönen beklebten SWB-Triebwagen 7755 hielt am 26. Oktober 2001 an der Clemens-August-Straße in Königswinter.

■ Fotos: Volkhard Stern



Zugbegegnungen des Telekom-Express an der Haltestelle „Clemens-August-Straße“ in Königswinter am 14. März 2004.

(7) Nach Siegburg unterwegs waren die SWB-Wagen 9360 (weiß/gelb) und 9364 (magentafarben).

(8) Der Gegenzug nach Bad Honnef mit SSB-Triebwagen 9372 setzte nach der Abfahrt der Siegburger Wagen seine Fahrt im eingleisigen Streckenstück fort.

Mit Wagen 9372 begann übrigens vier Jahre zuvor das Zeitalter des Telekom-Express.

■ Fotos: Volkhard Stern





Die Verlängerung des Stadtbahntunnels in Richtung Bad Godesberg ab 2009 und der Bau der Tunnelausfahrt vor dem Haltepunkt Ollenhauerstraße waren die Ursache für die verschlungene Streckenführung (Foto links) und den Bau einer behelfsmäßigen Haltestelle „Ollenhauerstraße“ (Foto unten).

links: Ein „Telekom-Express“ mit SWB-Wagen 7652 auf dem Weg nach Bad Honnef. Er passierte eben das ehemalige Gebäude der Landeszentralbank Bonn, die bis 2007 hier angesiedelt war. Heute ist das Gebäude aufgestockt und liegt unmittelbar am „Trajektknoten“, heute Helmut-Schmidt-Platz.

unten: Die Behelfshaltestelle lag südlich der Kreuzung an der Ollenhauerstraße. Hier hielt ein Zug der Linie 66 mit den SWB-Wagen 7651 und 7653.

■ Fotos: Harald Müller, 7. März 2009

Fertiggestellte Haltestelle „Ollenhauerstraße“ am 21. Juli 2011. ■ Foto: Valentin Bruecker, Wikipedia



(9) In Rhöndorf begegneten sich am 27. Mai 2001 zwei Züge des Telekom-Express.

Der weiße Wagen 9360 links fuhr nach Bad Honnef, der Wagen 9372 (rechts) nach Siegburg.

Hinten rechts am DB-Bahnsteig ist ein roter Nahverkehrszug nach Koblenz zu erkennen.

■ Foto: Volkhard Stern



(10) Auf der Siegburger Strecke war am 2. November 2010 ein Zug des „Telekom-Express“ unterwegs auf dem Weg nach Ramersdorf.

Der führende SWB-Wagen 7756 wirkte etwas heruntergekommen.

Die Aufnahme entstand in Hangelar.

■ Foto: Volkhard Stern

(11) Der Zug der Linie 66 hielt am 16. April 2012 an der Haltestelle „Stadthaus“.

Der führende SWB-Triebwagen 7652 war einer der Streitpunkte zwischen SWB und Telekom: Den „Telekom-Express“ gab es damals offiziell längst nicht mehr.

■ Foto: Harald Müller



Ganzreklame für die Telekom auf Bonner Stadtbahnwagen gab es auch schon vor der „Telekom-Express-Zeit“.

Der SSB-Triebwagen 7571 war am 9. April 1993 als Linie 66 nach Bad Honnef eingesetzt, er stand abfahrtsbereit an der Endhaltestelle am Bahnhof Siegburg.

Er warb für das Produkt „TEMEX“ (siehe Kasten rechts) der am 1. Juli 1992 gegründeten „De.Te.Mobil Deutsche Telekom Mobilfunk GmbH“.

Das im Hintergrund zu sehende Empfangsgebäude wurde 2000 abgerissen, der Bahnhofsneubau zwei Jahre später eingeweiht und in „Siegburg/Bonn“ umbenannt. Seitdem fährt die Linie 66 den Bahnhof in Tieflage an, die Endhaltestelle wurde abgebaut und Teil des Busbahnhofs.

■ Foto: Harald Müller

TEMEX (Telemetry Exchange) war ein Datenübertragungsdienst der Deutschen Bundespost. 1981 entwickelt konnte TEMEX erst 1988 angeboten werden, 1994 wurde er wieder eingestellt. (HF)



links: Treffen der beiden Stadtbahnwagen Typ B aus Bonn (7577) und Köln (2031) am 1. Mai 2022 auf dem Kölner Neumarkt.

Interessierte Mitfahrer beobachten das Kuppeln der beiden Fahrzeuge.

unten: Wesseling, das letzte gemeinsame Ziel der beiden B-Wagen, war am Nachmittag erreicht.

Hier trennten sie sich: Der Kölner Wagen fuhr zurück nach Thielenbruch, der Bonner zum Betriebshof in Bonn-Dransdorf.

■ Fotos: Harald Flux

Sonntag, 1. Mai 2022

Abschiedsfahrt mit grünen und roten Stadtbahnwagen Typ B

Die siebte gemeinsame Fahrt des HVSWB und des HSK Köln (die davor war 2016) war die Abschiedsfahrt der letzten einsatzfähigen Stadtbahnwagen der ersten Generation vom Typ B aus Köln und Bonn. Eingesetzt wurden der SSB-Wagen 7577 (Baujahr 1975) aus Bonn und der KVB-Wagen 2031 (Baujahr 1977).

Wagen 7577 verließ den Betriebshof Bonn-Dransdorf um neun Uhr. Über die Vorgebirgsbahn (Linie 18) fuhr er zum Kölner Neumarkt, wo der grüne und der rote B-Wagen kuppelten.

Gemeinsam ging die Fahrt entlang der Linie 1 bis zum Müngersdorfer Stadion. Nach kurzem Aufenthalt rollten die Wagen über die Ringstrecke der Linie 13 zum Sülzgürtel und weiter über die Gleise der Linie 18 und der Querbahn nach Wesseling.

Nächstes Ziel war Siegburg, das über die Rheinuferbahn (Linie 16) nach Bonn Hbf und dann über die Linie 66 erreicht wurde. Nach einer längeren Pause ging es Richtung Königswinter über die Strecke der Linie 66, die an der Betriebshaltestelle Jugendhof endete. Hier wurde die Fahrtrichtung gewechselt und über die Gleise der Straßenbahnli-

nie 62 zunächst der Beueler Bahnhof und dann der Bonner Hauptbahnhof erreicht.

Nach einem weiteren Fahrtrichtungswechsel ging es wieder über die Rheinuferbahn nach Wesseling, wo sich beide Fahrzeuge trennten. Wagen 2031 fuhr zurück nach Thielenbruch, Wagen 7577 über die Querbahn und die Vorgebirgsbahn nach Dransdorf. (HF)



Zum alljährlichen Grillfest lud der Vorstand des HVSWB am 25. Juni 2022 Vereinsmitglieder und Gäste nach Birresdorf ein.

Etwa fünfzig Gäste konnten bei strahlendem Sonnenschein begrüßt werden. Für das leibliche Wohl war gesorgt, entspannte musikalische Stimmung bot die Band „Next Alley“.

■ Foto: Bernd Sperling

Mitgliederversammlung 2022

Die stimmberechtigten Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS WB) versammelten sich zur Mitgliederversammlung am Donnerstag, 12. Mai 2022, in der Kantine des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf.

Nach den Berichten des Präsidiums und der Kassenprüfer wurden beide Gremien durch die Mitglieder entlastet.

Turnusgemäß waren vier Präsidiumsmitglieder und die beiden Kassenprüfer neu zu wählen bzw. im Amt zu bestätigen:

- Siegfried Neumann (2. Vorsitzender), bestätigt.
- Benjamin Schütz (Schatzmeister), Christoph Beckmann schied aus.
- René Brücker (2. Beisitzer), Alexander von Koenigstetter schied aus.

- Christian Nolden (3. Beisitzer), Volker Dibbern schied aus.
- Sven Künnemann, Patrick Nagel (Kassenprüfer), bestätigt. (HF)

Vorstand, Stand: 12. Mai 2022

Thomas Nehiba (1. Vorsitzender)
Siegfried Neumann (2. Vorsitzender)
Carsten Melcher (Geschäftsführer)
Benjamin Schütz (Schatzmeister)

Präsidium: 12. Mai 2022

Mitglieder des Vorstands

Ralf Th. Heinzel - 1. Beisitzer
René Brücker - 2. Beisitzer
Christian Nolden - 3. Beisitzer

Kassenprüfer

Sven Künnemann
Patrick Nagel



Zu einer außergewöhnlichen Begegnung zwischen dem HVS WB-Vereinsbus 9808 und einem Kleinflugzeug kam es am 22. Mai 2022 auf dem Flugplatz Mendig.

Die Agentur „vipp Emotionsmarketing“ aus Lohmar

hatte für eine Veranstaltung den Wagen 9808 gechartert.

Dort konnte er während einer kurzen Pause neben der „Sonoca 200“, einem Leichtflugzeug des belgischen Flugzeugherstellers „Sonoca Aircraft“, von Ralf Heinzel abgelichtet werden. (RH)

Bahnhof Bornheim 1985



Der Gegensatz von modernem Stadtbahnverkehr und klassischen handbedienten Schrankenanlagen mit Läutewerk prägte noch 1985 noch die Vorgebirgsbahn.

Der Stadtbahnbetrieb zwischen Bonn Hauptbahnhof und Schwadorf wurde am 26. Oktober 1985 aufgenommen.

Volkhard Sterns Foto vom Eröffnungstag zeigt einen Stadtbahnzug der jetzigen Linie 18 nach Bonn Hbf, geführt vom gerade mal ein Jahr alten Wagen 8453 der Stadtwerke Bonn.

Er passiert gleich den Bahnübergang Pohlhausenstraße im Bahnhof Bornheim, dessen wärterbediente Schranken vorerst weiterhin in Betrieb blieben. (HF)

Terminkalender

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

- | | |
|-------------------------------|---|
| 17. September
2022 | Vereinsfahrt nach Köln zu „Köln 1926“. Computergenerierte virtuelle Realität (VR) vermittelt Kölner Szenen aus dem Jahr 1926. |
| 3. Dezember
2022 | Besuch des Adventsmarkts am Altenberger Dom.
Busfahrt ins Bergische Land nach Odenthal-Altenberg. |

Info-Treff für Mitglieder

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