

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

SERIE



Grafik: Harald Flux



## Bonn - Rheinuferbahnhof

■ **Geschichte**  
Siebengebirgsbahn nach Honnef verlängert  
Seite 20



Bad Honnef, Endstation der Siebengebirgsbahn

■ **Aus dem Verein**  
100 Jahre Autobus-Linienverkehr in Bonn  
Seite 32





## 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.

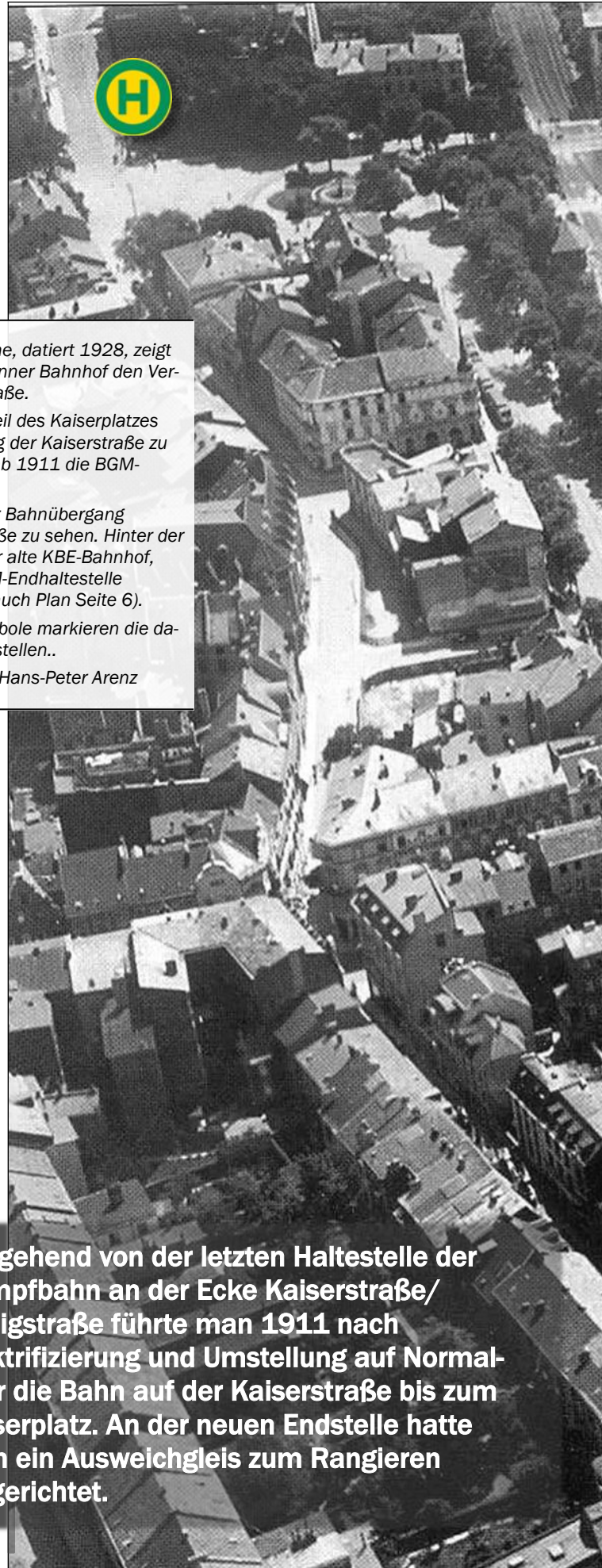
## TITELSEITE



Das Foto des KBE-Rheinuferbahnhofs mit der Endhaltestelle der BGM (nun Linie 3) entstand um 1972.

Hier wartete ein Zweiwagenzug mit Triebwagen 328 auf die Abfahrt nach Mehlem-Ort. Vor dem Bahnhof parkte ein Opel Rekord A, Baujahr 1963, in zeitgemäßer Lackierung.

■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern



Die Luftbildaufnahme, datiert 1928, zeigt links neben dem Bonner Bahnhof den Verlauf der Bahnhofstraße.

Links oben ist ein Teil des Kaiserplatzes und die Einmündung der Kaiserstraße zu erkennen. Hier lag ab 1911 die BGM-Endhaltestelle.

Rechts unten ist der Bahnübergang Meckenheimer Straße zu sehen. Hinter der Baumgruppe lag der alte KBE-Bahnhof, links davon die BGM-Endhaltestelle „Hansaek“ (siehe auch Plan Seite 6).

Die Haltestellensymbole markieren die damaligen BGM-Haltestellen..

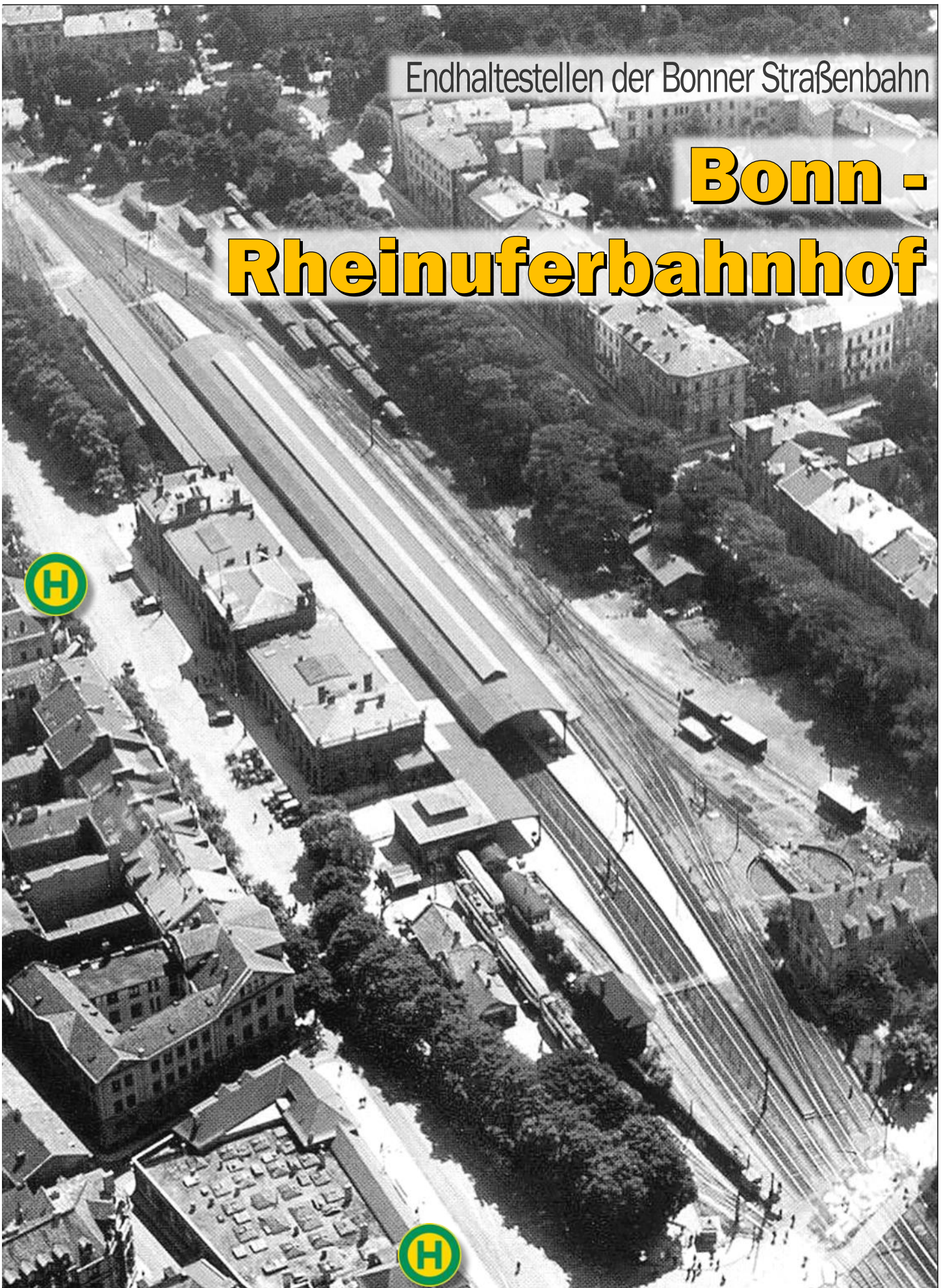
■ Foto: Sammlung Hans-Peter Arenz

**Ausgehend von der letzten Haltestelle der Dampfbahn an der Ecke Kaiserstraße/Königstraße führte man 1911 nach Elektrifizierung und Umstellung auf Normalspur die Bahn auf der Kaiserstraße bis zum Kaiserplatz. An der neuen Endstelle hatte man ein Ausweichgleis zum Rangieren eingerichtet.**

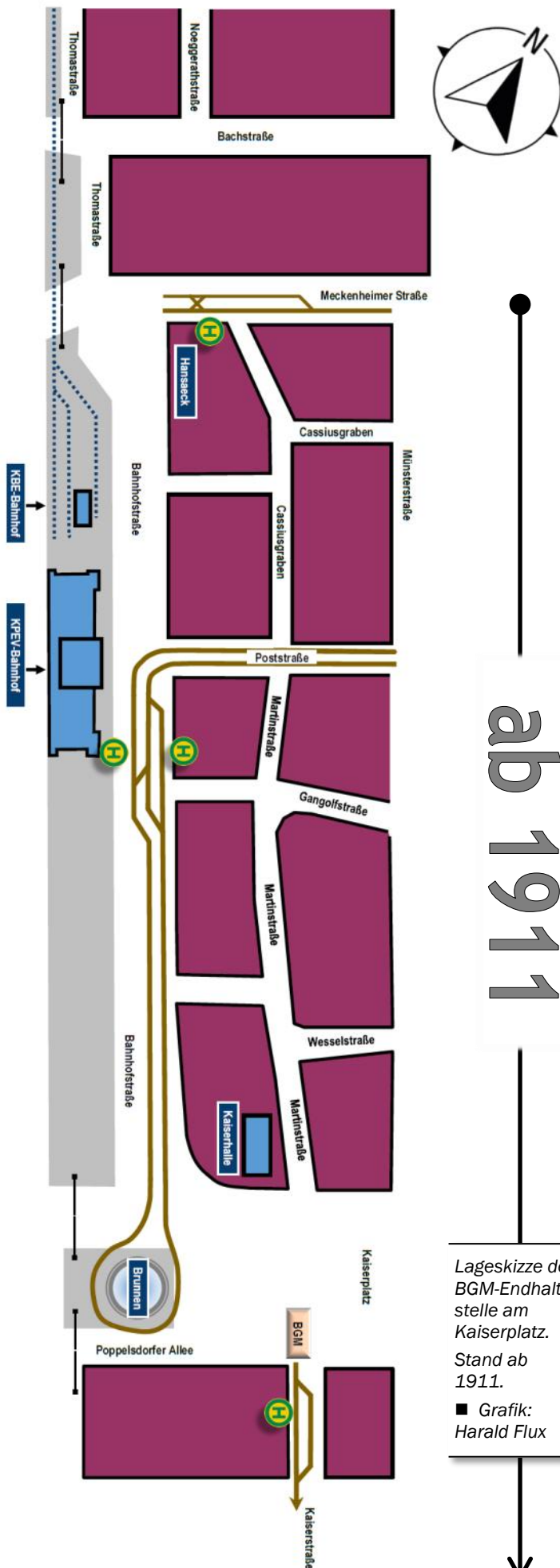


Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

# Bonn - Rheinuferbahnhof







Lageskizze der  
BGM-Endhalte-  
stelle am  
Kaiserplatz.  
Stand ab  
1911.

■ Grafik:  
Harald Flux

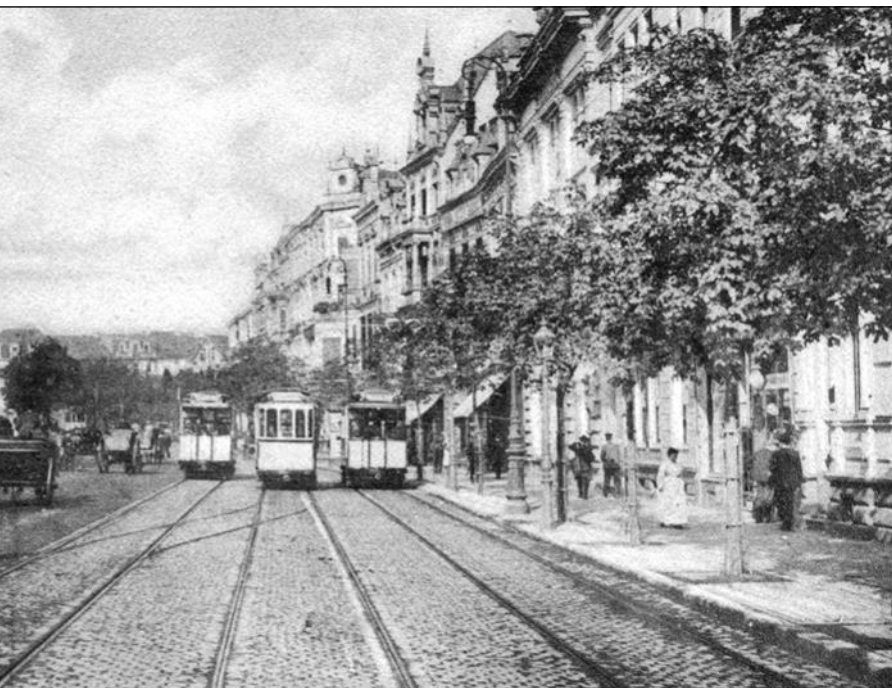


## Kaiserplatz

Die Haltestelle „Rheinuferbahn-  
hof“ der Straßenbahn Bonn-  
Bad Godesberg-Mehlem (BGM) war  
nicht der einzige Endpunkt dieser  
Linie. Nach ihrer Elektrifizierung  
und Umstellung auf Normalspur hat-  
te sie insgesamt vier verschiedene  
Endhaltestellen, wobei der „Rhein-  
uferbahnhof“ mit 35 Jahren am  
längsten Bestand hatte.

Im Bestreben, Haltemöglichkeiten an  
zentralen Stellen Bonns zu erhalten,  
hatte sich die Bahn im Laufe der Zeit  
nach Norden ausgedehnt. Ausge-  
hend von der letzten Haltestelle der  
Dampfbahn an der Ecke Kaiserstra-  
ße/Königstraße war 1911 die Wei-  
terführung der Bahn bis an den Kai-  
serplatz allerdings nur ein kleiner  
Fortschritt.





**links:** Die Postkarte zeigt die Straßenbahn-Haltestelle in der Bonner Bahnhofstraße, Aufnahme um 1910.

Hier endeten damals die Linie 1 von Rheindorf und die „2“ von Beuel.

Links erkennt man den 1885 eröffneten Bonner Bahnhof der Königlich Preußischen Staatseisenbahnen.

■ Sammlung Klaus Kemp

**Mitte:** Auf dieser Postkarte ist die Bahnhofstraße zwischen dem Bahnhof (im Hintergrund) und dem Kaiserplatz abgebildet (Aufnahme um 1923 während der Zeit der alliierten Rheinlandbesetzung).

Zu erkennen sind die beiden Gleise zur/ von der Wendeschleife am Kaiserplatz.

■ Sammlung Klaus Kemp

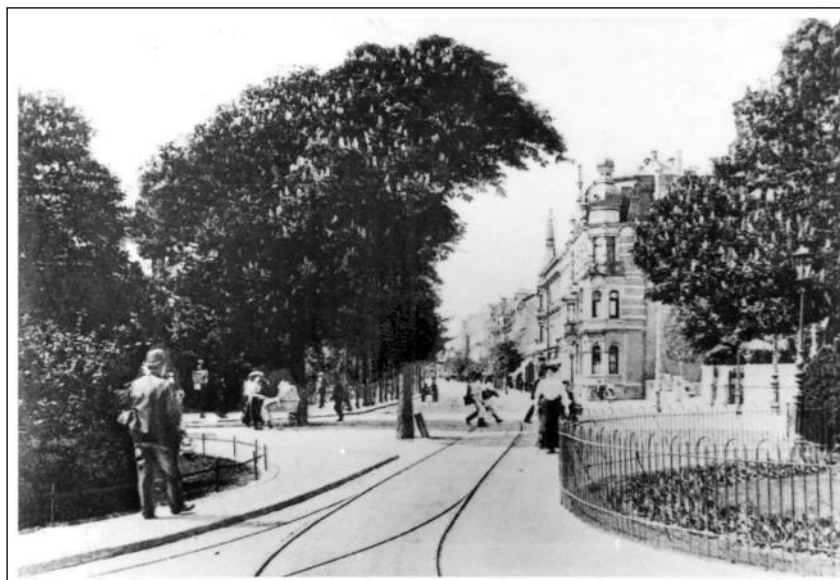


Das vermutlich um 1928 entstandene Foto zeigt die Gleissituation am Kaiserplatz.

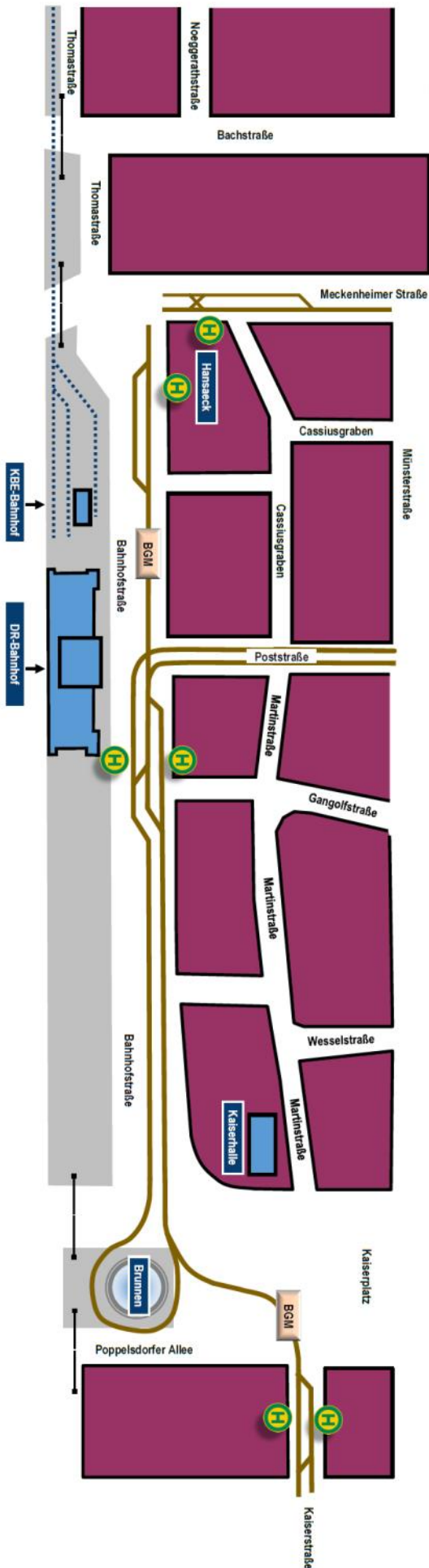
Von links kommt das Gleis der Brunnenumfahrung der Straßenbahn, von rechts schwenkt das neue Verbindungsgleis der BGM von der Kaiserstraße herein.

In der Bildmitte ist die Bahnhofstraße zu sehen.

■ Postkarte: Sammlung Dr. Frank Mlosch







Nach der Streckenverlängerung der BGM bis zum Hansaack endeten nach 1925 drei elektrische Überlandbahnen am Bahnübergang Meckenheimer Straße:

Links die Siebengebirgsbahn (später Linie H), in der Mitte der BGM-Zug, rechts ein Zug der KBE.

Hinter den beiden Straßenbahnen liegt das Restaurant „Hansaack“.

■ Foto: C. Scholz, Sammlung Reiner Bimmermann, Sammlung Hans-Peter Arenz



ab 1925

Lageskizze der BGM-Endhaltestelle am Hansaack in der Bahnhofstraße.

Stand ab 1925.

■ Grafik: Harald Flux

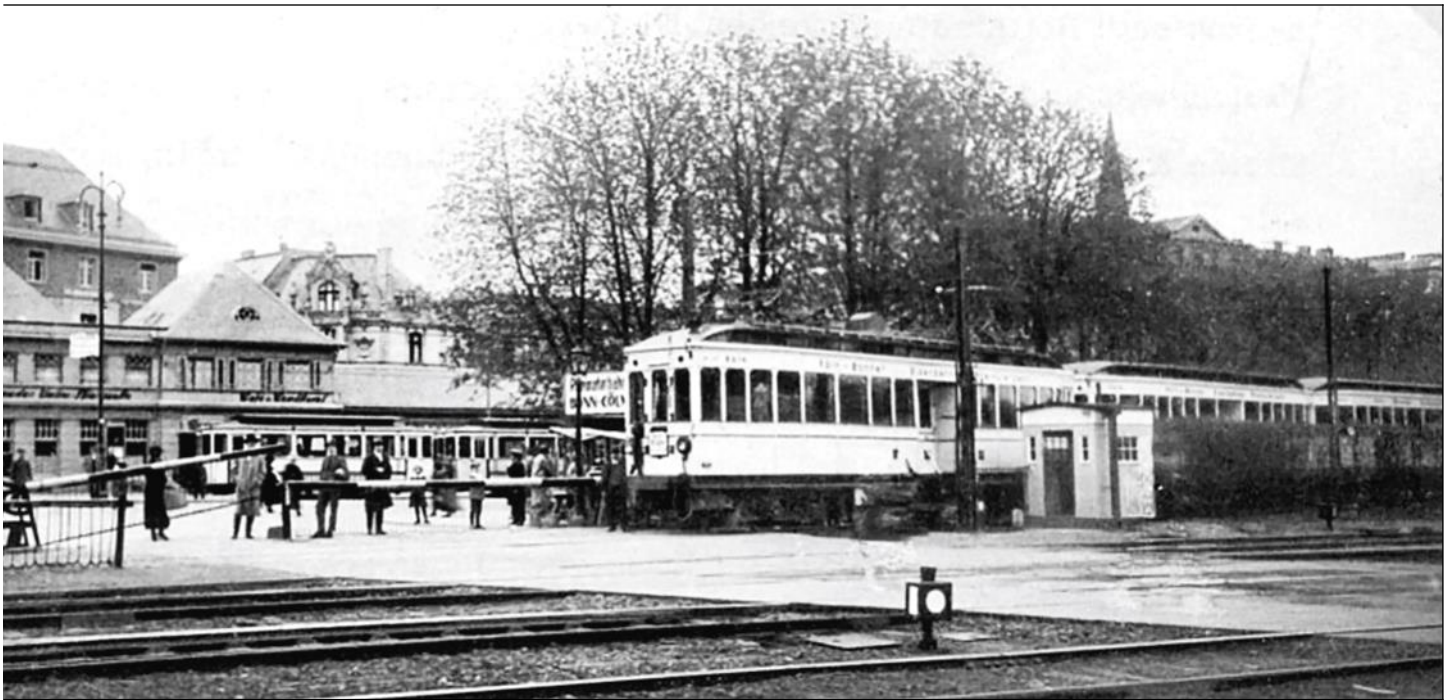
## Hansaack

Es galt nun zunächst, eine Verbindung zum Bahnhof über die Gleise der städtischen Straßenbahn herzustellen, die am Brunnen des Kaiserplatzes ihre Endhaltestelle hatte.

Am 1. Januar 1925 fuhr die BGM auf einem Gleis gemeinsam mit der städtischen Straßenbahn zum Bahnhof. Von dort aus fuhr sie an der Einmündung Poststraße vorbei zum Hansaack, wo sich eine Ausweiche zum Umsetzen der Züge in die Gegenrichtung befand.

Hier traf die BGM an der Ecke Meckenheimer Straße/Bahnhofstraße auf die Endhaltestelle der Siebengebirgsbahn. Im Fahrplan der BGM konnte man für die neue Endhaltestelle die Bezeichnung „Bonn Bahnhof“ finden, während es bei der Siebengebirgsbahn „Bonn Meckenheimer Str.“ hieß.

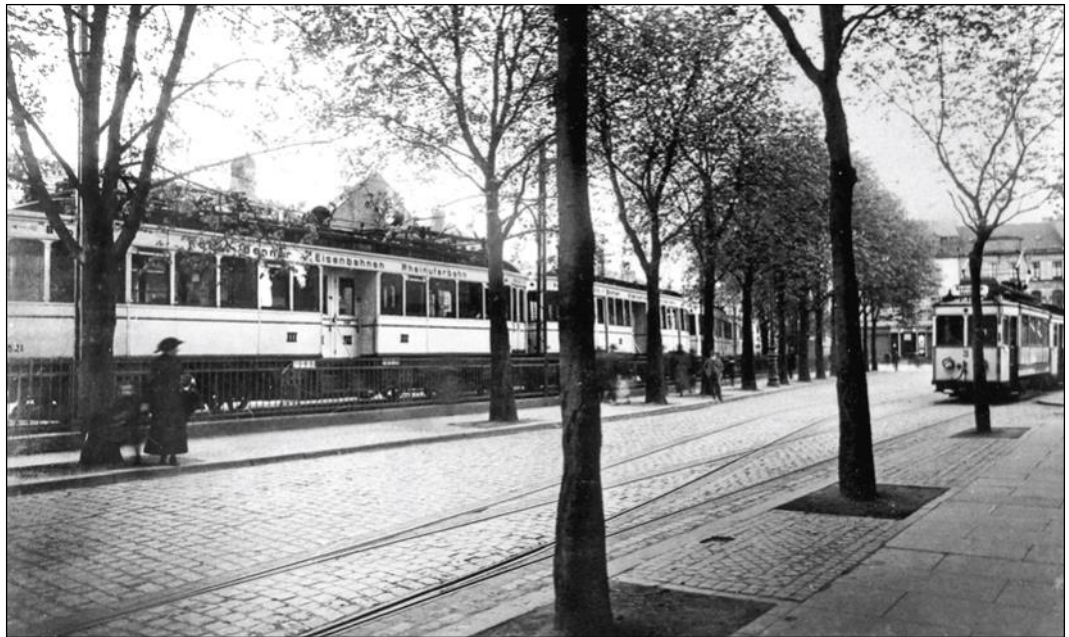




Nach 1925 entstand diese Aufnahme in der Bahnhofstraße.

Links ist im KBE-Bahnhof ein Zug der Rheinufersbahn zu sehen, rechts wartet vor dem Hansaack ein BGM-Zug auf die Abfahrt nach Mehlem.

■ Foto: Sammlung Reiner Bimmermann, Sammlung Hans-Peter Arenz



BGM-Haltestelle am Kaiserplatz nach der Streckenverlängerung 1925.

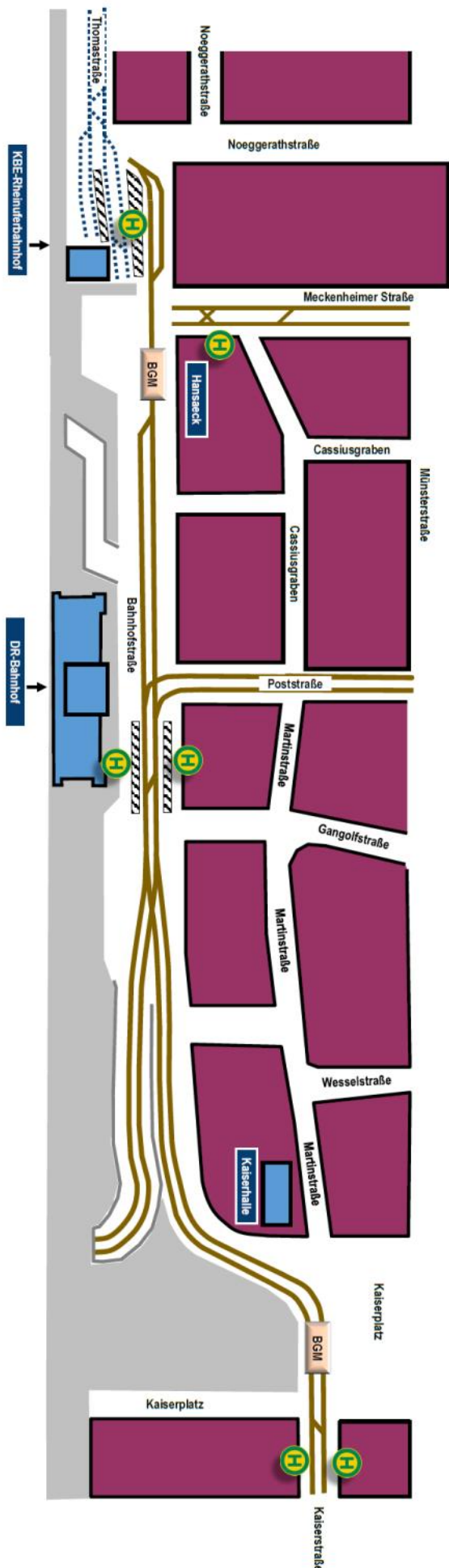
Der BGM-Zug nach Mehlem, mit Triebwagen 9 und einem Beiwagen, hatte eben den eingleisigen Streckenabschnitt am Kaiserplatz verlassen.

Die Gleisanlage zeigt im Wesentlichen die Situation der Endhaltestelle von 1911.

■ Foto: Adolf Plessler, Stadtarchiv und Stadt-historische Bibliothek Bonn, Sammlung Dr. Frank Mlosch







ab 1937

Lageskizze der BGM-Endhaltestelle am KBE-Rheinuferbahnhof. Stand ab 1937.

■ Grafik: Harald Flux

Das gezeigte Foto trägt das Datum „Mai 1935“.

Rechts steht ein BGM-Zug an der Endhaltestelle Hansaack, hinter dem Zug ist der neu errichtete KBE-Rheinuferbahnhof zu erkennen.

Noch ist die Strecke der BGM nur eingleisig, zwei Jahre später war das Umfahrgleis in Richtung Bahnhof verlängert worden.

Links ist der alte KBE-Bahnhof zu sehen, der Zugang zum Gelände ist bereits abgesperrt. Ein Schild am Zugang weist auf den neuen Bahnhof hin.

■ Foto: Alex Keller, Sammlung Hans-Peter Arenz



## Rheinuferbahnhof

Am 15. Mai 1935 war der Bahnhof der Rheinuferbahn in die neu erbaute Anlage an der Thomastraße verlegt worden. Zwei Jahre später verlängerte man die BGM bis an den Neubau, sodass Fahrgäste aus Bad Godesberg und Mehlem vom selben Bahnsteig aus in Richtung Köln weiterfahren konnten.

Die spätere Vollendung des Umbaus des Rheinuferbahnhofs am 11. Dezember 1961 hatte auf die Lage der BGM-Endhaltestelle keinen Einfluss.





Das Foto des neu errichteten Rheinuferbahnhofs ist wahrscheinlich im Winter 1936/37 entstanden.

Die Gleise der BGM enden noch hinter der Weiche am Hansaack, der künftige Halteplatz am Rheinuferbahnhof ist zu erkennen, aber noch nicht mit dem Verbindungsgleis angeschlossen.

■ Foto:  
Sammlung  
Edmund Höck,  
Sammlung  
Hans-Peter Arenz





ab 1937

**rechts:** Ab dem 28. Februar 1937 erreichten die BGM-Züge den Rheinuferbahnhof.

Die Nordunterführung (links im Bild) zur Herwarthstraße konnte im Vorjahr eröffnet werden.

Das linke Gleis (das ehemalige Umfahrgleis) wurde bis zum Bahnhof verlängert.

Ab hier verlief die BGM-Strecke nun durchgehend zweigleisig bis zur Plittersdorfer Straße in Bad Godesberg.

■ Foto: Sammlung Klaus Kemp



Die Aufnahme vor dem Bonner Bahnhof entstand um 1937.

An der Haltestelleninsel stand ein Dreiwagenzug der BGM mit Beiwagen 32.

Hinter ihm hielt der auf der Linie 1 eingesetzte Wagen 19 der Bonner Straßenbahn.

■ Foto: Friedrich Grünwald (VDVA 0028-004)





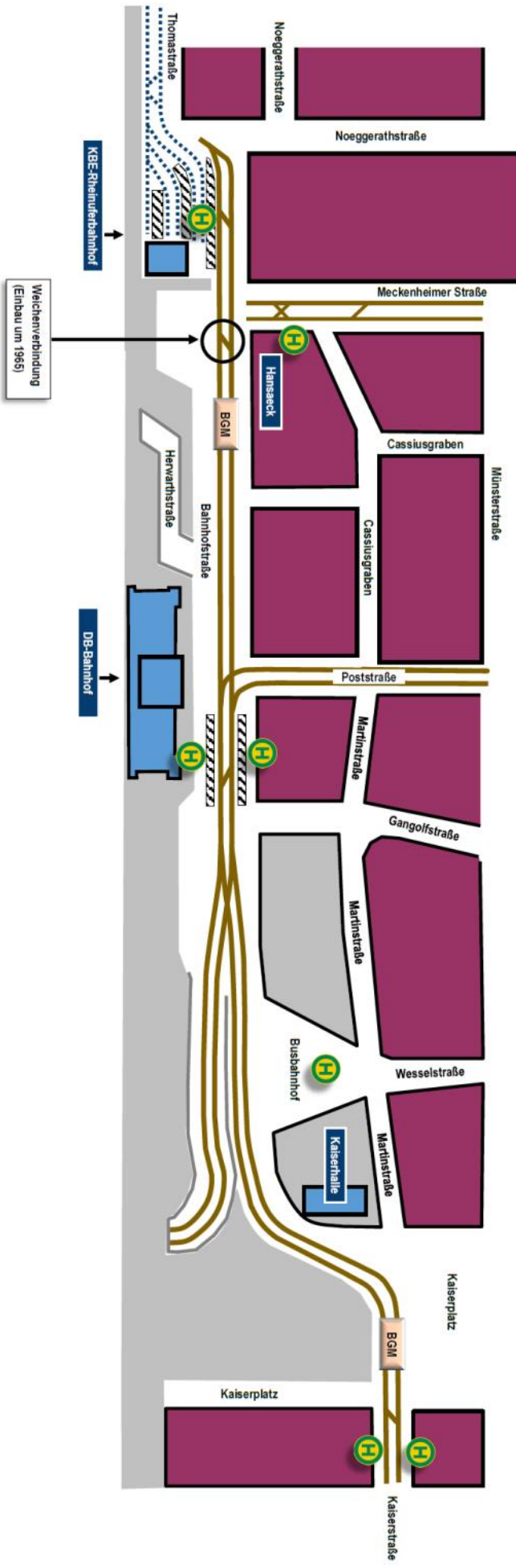
Das auf 1934 datierte Foto ist nach dem 1. Mai 1936 entstanden, da die Straßenbahnen die damals eröffnete Südunterführung nutzten.

Im Vordergrund sind die verlängerten BGM-Gleise zu erkennen.

■ Foto:  
Sammlung  
Klaus Kemp







ab 1960

Lageskizze der BGM-Endhaltestelle am KBE-Rheinuferbahnhof nach dem Bahnhofsumbau.  
Stand ab 1960.  
■ Grafik: Harald Flux

Das Foto vom Oktober 1960 zeigt die Baustelle im Rheinuferbahnhof. Die KBE-Züge fahren noch auf den alten Gleisen ein, die BGM-Gleise sind schon verlegt. Der BGM-Zug der Linie „GM“ steht noch im Abschnitt der Ankunfts-Haltestelle, die Abfahrtsstelle befand sich in Höhe des Bahnhofsgebäudes.

Im Hintergrund ist zu erkennen, dass der Häuserblock des Hansaecks bereits abgerissen wurde. Auf dem freien Grundstück legte man bis zum Beginn des U-Bahn-Baus einen provisorischen Parkplatz an.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Hans-Peter Arenz







*Umbau der Gleisanlagen im KBE-Rheinuferbahnhof 1960.*

*Am alten Bahnsteig hielt ein BGM-Dreiwagenzug als Linie „GM“ nach Mehlem-Ort, davor stand der BGM-Triebwagen 11 als Dienstwagen.*

*Im Vordergrund sind die beiden neuen Gleise für die BGM zu sehen.*

■ Foto: Sammlung Volkhard Stern





**oben:** Nach Abschluss der Gleisbauarbeiten im Rheinuferbahnhof sollte der alte Kiosk durch ein neues Empfangsgebäude mit Schalterhalle ersetzt werden. Die Aufnahme vom Juni 1961 zeigt die Baustellensituation nach Abriss des Kiosks.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Hans-Peter Arenz

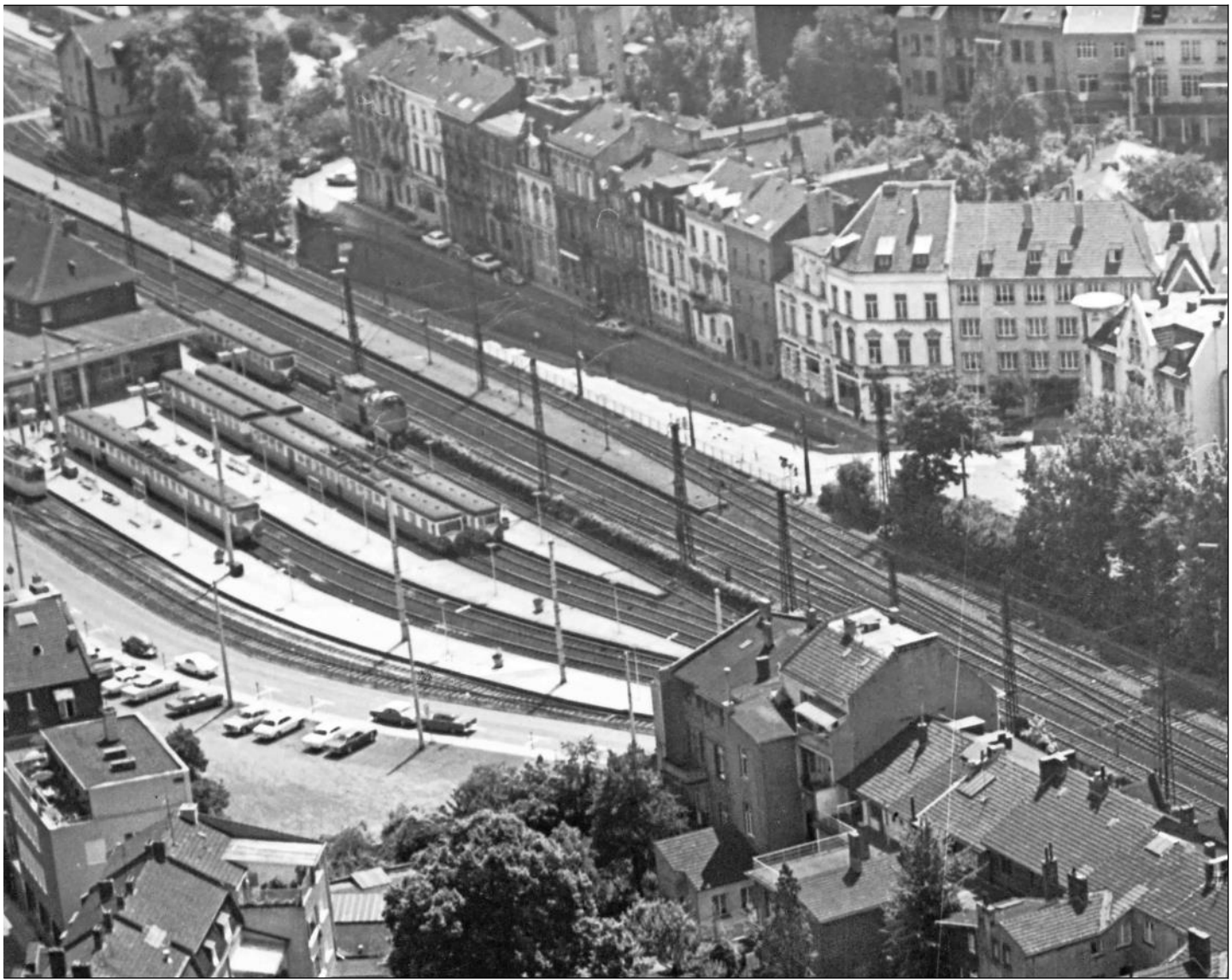
**unten:** Der Rheinuferbahnhof im Januar 1964: Das im Dezember 1961 eröffnete neue Empfangsgebäude mit Schalterhalle ist seit zwei Jahren in Betrieb.

■ Foto: Alfred Schieb, Sammlung Hans-Peter Arenz



—  
ab 1960  
—





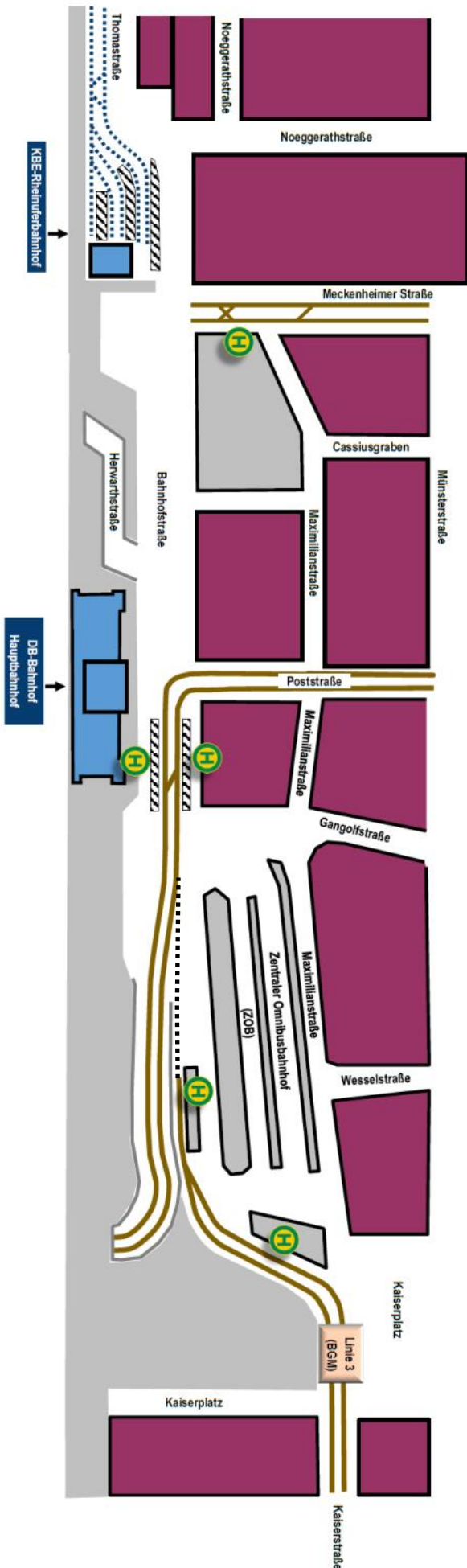
Auf um 1970 ist die Luftbildaufnahme des Rheinuferbahnhofs datiert. Gut zu erkennen sind die fünf KBE-Gleise und die beiden Gleise der BGM. An der Abfahrtstelle steht ein BGM-Zug als Linie 3 nach Mehlem-Ort. Noch steht links das Keramag-Haus mit dem ehemaligen Café Kranzler. ■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Hans-Peter Arenz

Der BGM-Dreiwagenzug mit Triebwagen 22 hatte am 5. August 1964 die Endhaltestelle am Rheinuferbahnhof verlassen.

Im Hintergrund stand noch das Keramag-Gebäude. Links, vor dem Haus der Kreissparkasse, lag der Parkplatz des freigeäumten Hansa-Block. Hier lagen auch die Wartehallen der Busse der Bonner Verkehrsgesellschaft.

■ Foto: Rolf Löttgers, Sammlung Volkhart Stern





ab 1973

Lageskizze der Endhaltestelle der Linie 3 (ehemals BGM-Linie „GM“) am Bonner ZOB. Gestrichelt dargestellt das Verbindungsgleis zu den Straßenbahngleisen.  
Stand ab 1973 (bis 1975).  
■ Grafik: Harald Flux



**Letzte Zeit am ZOB**

Am 12. Oktober 1967 begannen in Bonn der Bau der U-Bahn. Als Folge der Bauarbeiten konnte die jetzige Linie 3 nicht mehr vom Rheinuferbahnhof aus in Richtung Mehlem fahren. Sie wurde deshalb am 28. Februar 1973 bis zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) zurückgezogen. Die Fahrzeuge zeigten in dieser Zeit als Ziel „Hauptbahnhof“ an. Als die Linie 3 am 20. März 1975 zwischen Hauptbahnhof und Rheinallee stillgelegt wurde, war der Rheinuferbahnhof als Endhaltestelle schon längst Geschichte. (FM)





Ab 1973 endeten die Züge der Linie 3 (der ehemaligen GM) am nördlich des Kaiserplatzes gelegenen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Hier wartete im Mai 1973 ein Dreiwagen-Zug mit Triebwagen 315, dem ersten 1953 von Westwaggon an die BGM gelieferten Lenkdreiechser.

Die erste Endhaltestelle „Kaiserplatz“ in der Kaiserstraße (wo die Linie 3 nicht mehr hielt) war von dort 150 Meter entfernt. ■ Foto: Hans Hoscheit, Sammlung Axel Reuther

**oben:** Im Februar 1976 waren im Rheinuferbahnhof die beiden Gleise der ehemaligen BGM bereits abgebaut, die fünf Gleise der KBE lagen (noch).

Die Baustelle für die U-Bahn und die Verlegung der Thomastraße veränderte diese Gegend erheblich. Kurze Zeit später waren auch die im Hintergrund stehenden Häuser abgerissen worden.

■ Foto: Sammlung Köln-Bonner-Eisenbahnfreunde/  
Hans-Peter Arenz

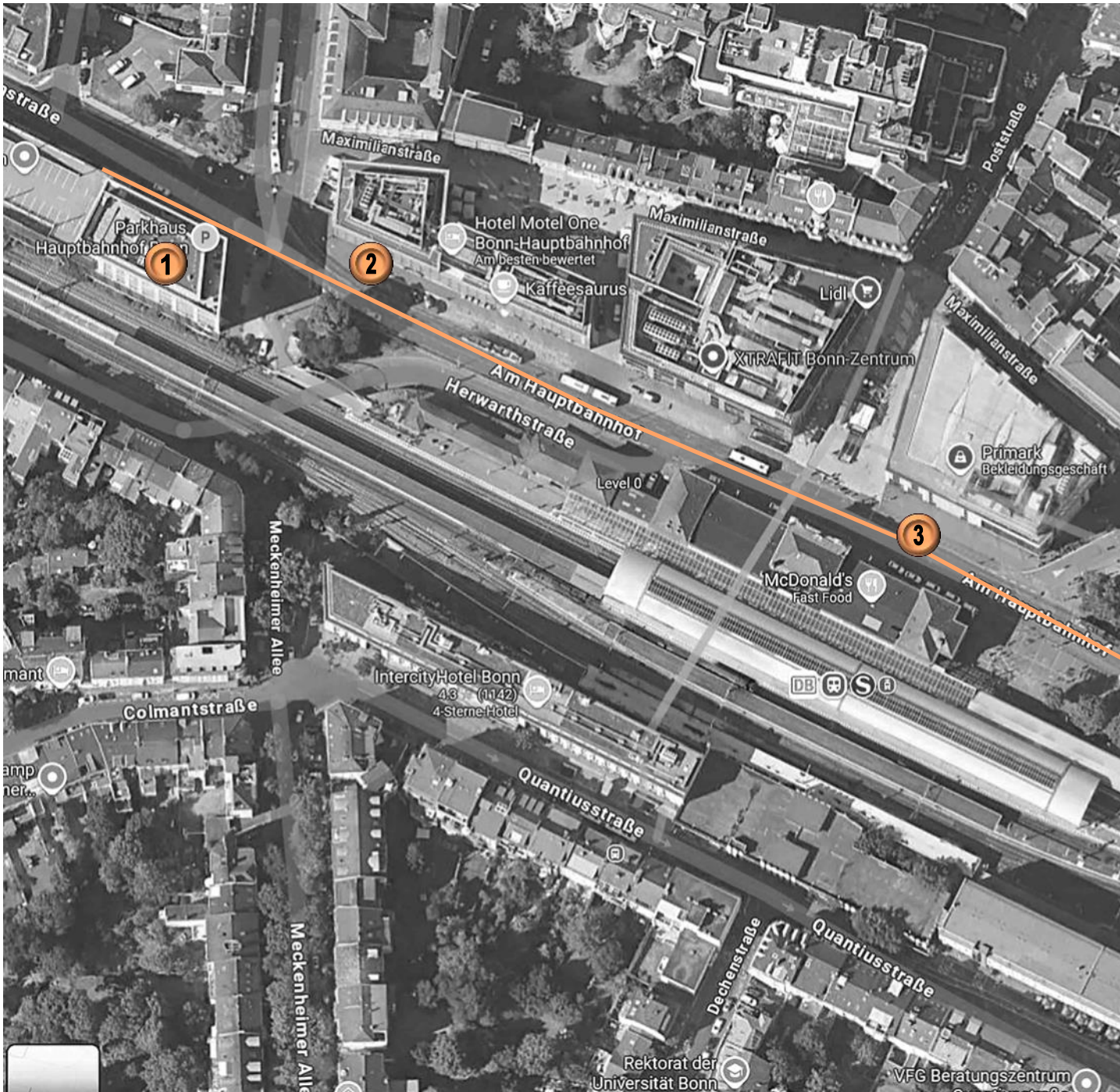
**rechts:** Bis zum heutigen Tag (2025) liegen die letzten Gleisreste der BGM immer noch am Zentralen Omnibusbahnhof.

Die Aufnahme entstand im Februar 2013.

■ Foto: Volkhard Stern







### Ehemaliger Streckenverlauf der BGM (Linie 3)

<b>1</b>	Lage des ehemaligen Rheinuferbahnhofs
<b>2</b>	Lage des ehemaligen Hansaecks
<b>3</b>	Lage der ehemaligen Haltestelle Bahnhof
<b>4</b>	Lage der letzten Endhaltestelle am ZOB
<b>5</b>	Lage der ehemaligen Haltestelle Kaiserplatz

Innenstadt Bonn 2025. .

■ Screenshot Google Maps  
 Airbus, Maxar Technologies,  
 Kartendaten 2025, GeoBasis DE/BKG



**Quellen:**

Karl-Heinz Nauroth,  
Straßenbahnen in Bonn,  
Verlag Kenning 1989

Axel Reuther,  
100 Jahre Straßenbahn Bonn - Godesberg  
- Mehlem,  
Straßenbahn-Magazin, 5/2011

Axel Reuther,  
125 Jahre Straßenbahn in Bonn,  
Straßenbahn-Magazin, 4/2016

Axel Reuther,  
Die Straßenbahn Bonn - Godesberg - Meh-  
lem,  
Köln-Bonner Verkehrsmagazin  
1/2013, 2/2013, 3/2013

**Quellen:**

Volkhard Stern, Verkehrsknoten Bonn,  
Freiburg 2015

Volkhard Stern  
Der Achtachser der BGM  
Köln-Bonner Verkehrsmagazin  
4/2010

Klaus Kemp,  
Am Bonner Bahnhof  
Köln-Bonner Verkehrsmagazin  
1/2022

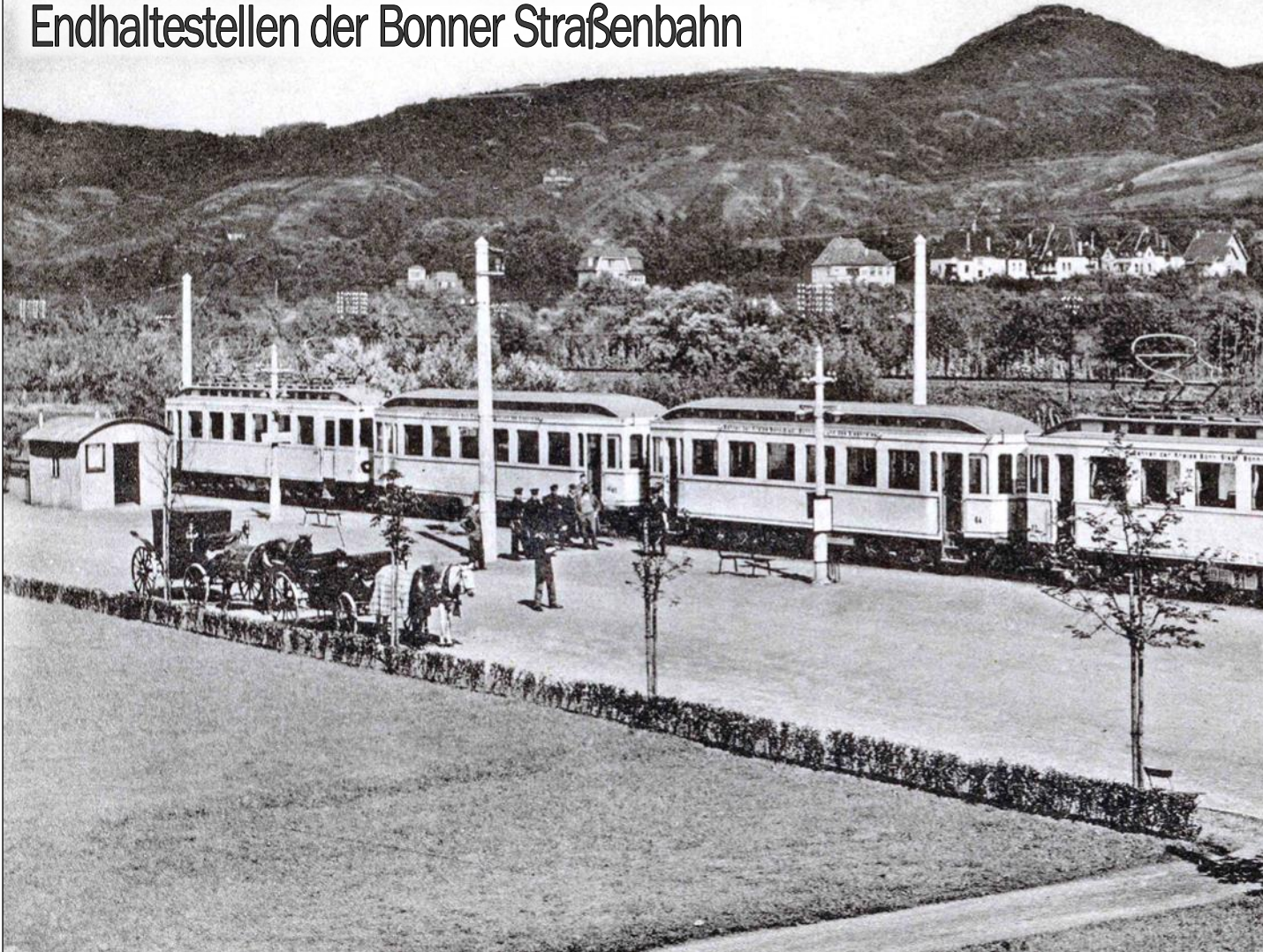
Gerd Wolff  
Als die BGM noch nach Mehlem fuhr  
Köln-Bonner Verkehrsmagazin  
4/2022

KBE-Archiv Hans-Peter Arenz



# Vor 100 Jahren: Siebengebirgsbahn nach Honnef verlängert

## Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn



Obwohl von Anfang an feststand, dass die Siebengebirgsbahn bis nach Honnef geführt werden sollte, dauerte es noch 14 Jahre, bis der südliche Endpunkt der Linie endlich erreicht war. Grund dafür war der Ausbruch des 1. Weltkriegs ebenso die wie die Uneinigkeit beim Trassenverlauf und dem Grundstückserwerb. Nach Vollendung des Baus der gesamten Strecke war man schnell bereit, Haltestellen aufzuheben und das Fahrplanangebot zeitweise einzuschränken.

**oben:** Die Aufnahme des Vierwagen-Zugs der SSB entstand nach 1925, die Bäume an der Endhaltestelle Honnef waren erst kurz zuvor gepflanzt worden. Der Zug bestand aus dem Triebwagen 27, den Beiwagen 64 und 65 (alle Baujahr 1925) und einem weiteren Triebwagen.

Am Bahnsteigende ist links eine Wellblechbude, vermutlich eine Wartehalle, zu erkennen, davor warteten zwei Kutschen. Von rechts näherte sich ein Auto.

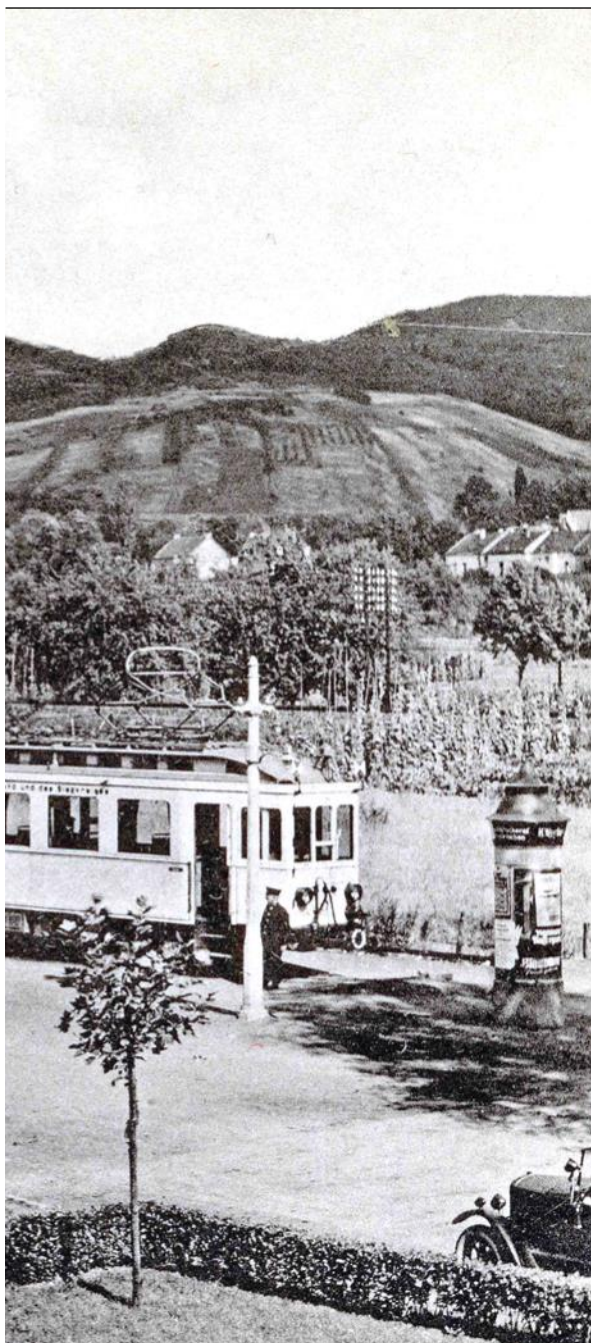
■ Foto: unbekannt, Sammlung Paul-Heinz Prasuhn, Sammlung Axel Reuther

**rechts:** Die undatierte Aufnahme der Endhaltestelle Honnef entstand vermutlich Ende der 1920er Jahre.

Ein Dreiwagen-Zug der SSB stand am Bahnsteig. In der Bildmitte ist die Wellblech-Bude zu sehen.

■ Foto: Sammlung Axel Reuther





Als die Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises am 18. Oktober 1911 den Verkehr auf der 9,3 km langen Strecke zwischen Bonn und Oberdollendorf aufnahmen, wurde in Honnef (damals noch ohne den Zusatz „Bad“) eine Woche später die Brücke über den Rhein zur Insel Grafenwerth eröffnet.

Der Bonner General-Anzeiger gab dabei seiner Hoffnung Ausdruck, dass bald die „blanken elektrischen Wagen bis Honnef rollen“ und den Nutzen der Brücke für Besucher Honnefs verstärken mögen.

Zur selben Zeit hatte der Verwaltungsausschuss der Bahngesellschaft den Ausbau der 4 Kilometer langen Strecke von Königswinter nach Honnef beschlossen und dafür Kosten in Höhe von 812.000 Mark veranschlagt. Zuerst sollte allerdings die wirtschaftliche Entwicklung der Strecke Bonn-Königswinter abgewartet werden, die zum Zeitpunkt dieser Entscheidung noch nicht vollendet war.

### Planung und Vorbereitung

Durch den Ausbruch des 1. Weltkriegs wurde die weitere Ausführung des Vorhabens hinausgeschoben. Nach Kriegsende

hinderte die einsetzende Inflation die weitere Beschäftigung mit dem Bauprojekt der Bahn nach Honnef.

Erst mit der Stabilisierung der Währung, der Reichsmark, nahm man die Planungsarbeit wieder auf. Nachdem sich der Verlauf der Bahn durch Rhöndorf wegen der Unterführung der Reichsbahn „Am Steinchen“ als undurchführbar erwiesen hatte, verfolgte man eine Streckenführung zwischen Reichsbahn und Rhein.

Dabei galt es, wegen der etwa 200 Fälle von Grundstücksüberschneidungen auf Honnefer Gebiet die Widerstände gegen den Bau der Bahn zu überwinden. Nach langwierigen Verhandlungen wurde vornehmlich durch Grundstückstausch eine für alle Seiten akzeptable Lösung erzielt.

### Bau und Betrieb der Strecke

Im Jahr 1924 wurde mit dem Bau der Strecke von Königswinter aus begonnen. Nach einjähriger Bauzeit war Honnef am 26. September 1925 erreicht.

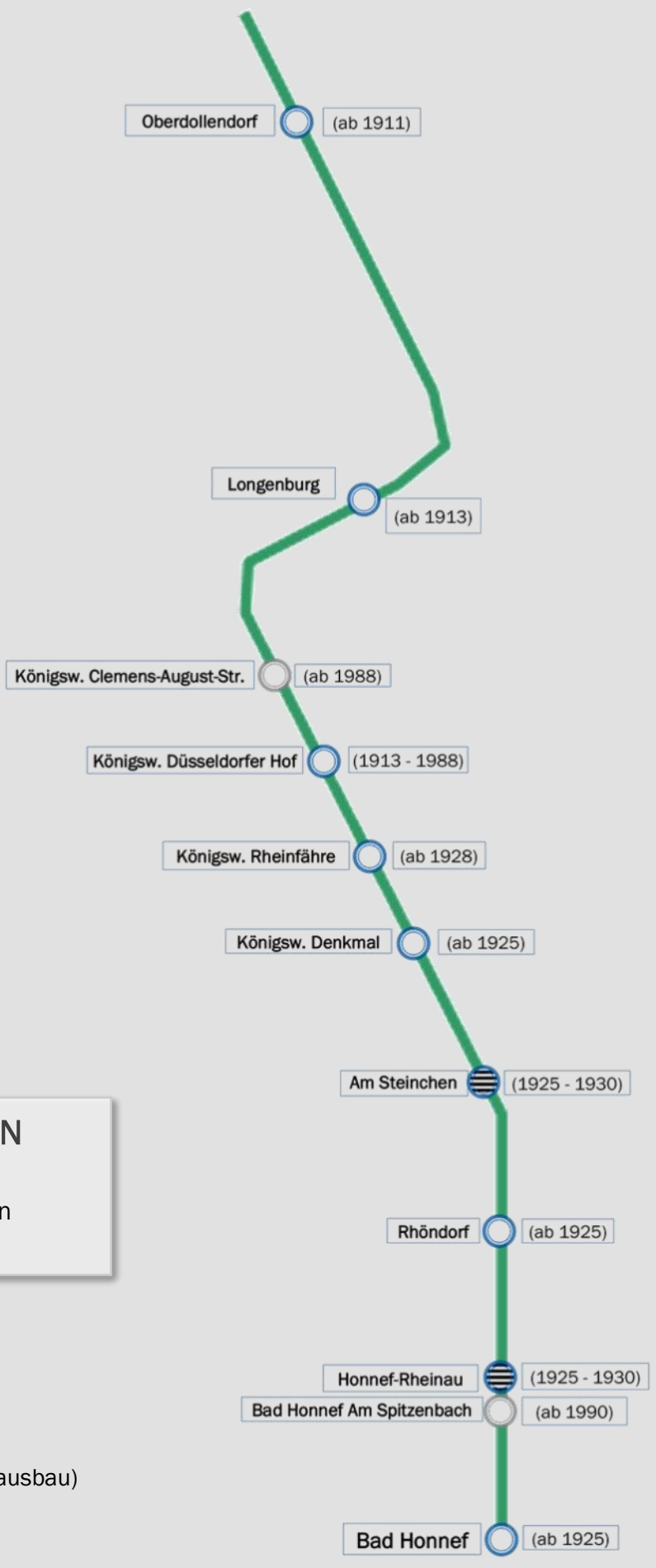
Das neue Streckenstück war eingleisig angelegt, Ausweich- und Rangiermöglichkeiten gab es nur in Rhöndorf und an der Endstation in Honnef. Außer diesen beiden Haltestellen waren noch die Haltepunkte Königswinter



**SIEBENGEBIGSBAHN**  
 (später Linien H, 64)  
 Linienweg ab 1925 zwischen  
 Oberdollendorf und Honnef

■ Grafik: Harald Flux

- Haltestelle
- ⊖ Haltestelle (zeitweise)
- Haltestelle (mit Stadtbahnausbau)





Denkmal, (Rhöndorf-)Am Steinchen und (Honnef-)Rheinau eingerichtet worden. Die Haltestelle Am Steinchen ist nach ihrer Auffassung mit dem schweren Unglück im Jahre 1944 verbunden (siehe Seite 28).

Für die Aufhängung der Oberleitung hatte man erstmals auf der Siebengebirgsbahn Masten aus Beton statt der bislang üblichen stählernen Gittermasten verwendet.

Die nun vollendete Bahn verkehrte halbstündlich von 6 bis 11 Uhr zwischen Honnef und Bonn Rheinuferbahnhof. In der Folgezeit kam es zu Einschränkungen, als jede zweite Bahn nur ab oder bis Königswinter fuhr und damit Honnef ausließ. Zwischenzeitlich eingeführte „Schnellzüge“ mit Halt an wenigen Stellen wurden bereits zum 22. Juni 1930 wieder abgeschafft.

Zur selben Zeit wurden die Haltestellen Rheinau und Am Steinchen

nicht mehr bedient. Dagegen hatte man 1928 erst die Haltestelle Königswinter Fähre eingerichtet, die allerdings in den 1930ern im Winter nicht immer angefahren wurde.

Die Weiterführung der Siebengebirgsbahn nach Honnef machte eine Verstärkung des Wagenbestands notwendig. Im Jahr 1925 wurden die Triebwagen 26 bis 29 sowie die Beiwagen 64 und 65, sämtlich in Stahlbauweise, geliefert.

### Die Haltestellen

Die Haltestellen der Streckenverlängerung wiesen keine Besonderheiten in der Ausstattung auf. Rhöndorf und Honnef hatten jeweils kleine Wellblechbaracken, die in Honnef am nördlichen Bahnsteigende stand und 1951 durch einen zeitgemäßen Neubau als Warteraum mit Kiosk ersetzt wurde.

In Rhöndorf gab es bei der Streckeneröffnung sogar zwei derartige Buden. Ihnen folgte 1952 ein Flachbau, der dem in Bad Honnef ähnlich war. Er bot neben einem Warteraum auch dem damals noch bestehenden Fahrdienstleiter Platz.

Zum Jahreswechsel 1960/61 wurde die Fahrdienstleitung aufgegeben und auf dem Streckenstück Königswinter Düsseldorf Hof bis Bad Honnef die sogenannte „Stabsicherung“ eingeführt. Außerdem wurde in Bad Honnef die Gleislage verändert: Man verlegte das Ausweichgleis nach Norden und führte das Gleis südlich von ihm als Stumpf bis an die Straße. Dadurch blieb noch ausreichend Platz für Doppelachser-Züge, die in dieser Zeit verwendet wurden. Im Zuge des Stadtbahnausbaus wurde 1994 die Zweigleisigkeit wiederhergestellt.

(FM)

Durch den eingleisigen Abschnitt der Königswinterer Rheinallee rollte 1975 ein Doppelzug der Linie H mit dem SWB-Triebwagen 301 nach Bonn. ■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther





**links:** Das Foto von 1924 zeigt die nach links zur Bahnunterführung schwenkende Straße Am Steinchen (heute Rhöndorfer Straße).

Rechts von der Baumgruppe ist die Baustelle des SSB-Gleises gerade noch zu erkennen. Links im Bild der Bahndamm mit dem Einfahrsignal des Bahnhofs Rhöndorf.

■ Foto: Joseph Breuer, Stadtarchiv und Stadthistorische Bibliothek Bonn

## 1944: Zusammenstoß zweier Züge bei Rhöndorf

Das Foto entstand am Tag des Unfalls in Höhe der ehemaligen Haltestelle Am Steinchen (1. September 1944). Die beteiligten Fahrzeuge trugen die damals üblichen Holzaufbauten.

■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch



Die Haltestelle „Am Steinchen“ bestand schon längst nicht mehr, als am 1. September 1944 zwei Vierwagenzüge auf dem eingleisigen Streckenstück zusammenstießen.

Vier Personen kamen ums Leben, vierzig wurden verletzt. Ursache war ein Fehler des Fahrdienstleiters in Rhöndorf, der die von Königswinter bis Honnef eingleisige Strecke für beide Züge freigegeben hatte.

Die beiden Triebwagen 16 und 18 schieden wegen ihrer erheblichen Beschädigungen aus dem Bestand aus. (FM)



rechts: Der SSB-Zug der Linie H mit Triebwagen 413 ist unterwegs zwischen Königswinter und Rhöndorf. Eben passierte er den Überweg „Steinchen“ (ganz links), auf den die Tafel am Oberleitungsmast den Bahnfahrer informiert.

Auf dem Gelände neben dem Fußweg warnt ein Schild vor der elektrischen Bahn. Der Zug passierte damals die auf dem Bild Seite 24 oben zu sehende ehemalige Baustelle.

■ Foto: Dr. Frank Mlosch



Mitte: Am 28. März 2016 konnte die Partybahn „Bönnsche Bimmel“ an der gleichen Stelle abgelicht werden. Der Übergang besteht noch, dient aber nur noch innerbetrieblichen Zwecken.

■ Fotos: Dr. Frank Mlosch



rechts: Am 28. März 2016 passierte die „Bönnsche Bimmel“ den neuen, etwas südlicher angelegten und mit Schranken gesicherten Bahnübergang „Am Steinchen“, auf den die Tafel ganz rechts hinweist.

■ Fotos: Dr. Frank Mlosch





*Rhöndorf a Rh. Blick a. d. Drachenfels*

**oben:** Die Postkarte aus den späten 1920er Jahren zeigte die Haltestelle der Siebengebirgsbahn im Vordergrund, dahinter, auf einem Damm, die Gleise der Deutschen Reichsbahn mit dem Bahnhofsgebäude und dem Stellwerk.

Im SSB-Kreuzungsbahnhof hielt ein Zweiwagenzug, Fahrtrichtung Bonn. Hier sind zwei Wellblechbuden zu sehen, eine Wartehalle und eine für die Fahrdienstleitung. Ein Kiosk stand direkt am Überweg zum Rheinhotel Bellevue.

**Mitte:** Das Foto entstand um 1930 und zeigt einen typischen Dreiwagenzug der Siebengebirgsbahn mit Triebwagen 18 während eines Haltes in Rhöndorf.

Das Zielschild lautet auf „Königswinter – Bonn“. Später änderte man die Bezeichnung der Zielhaltestelle in „Bonn Rheinuferbahnhof“ um.

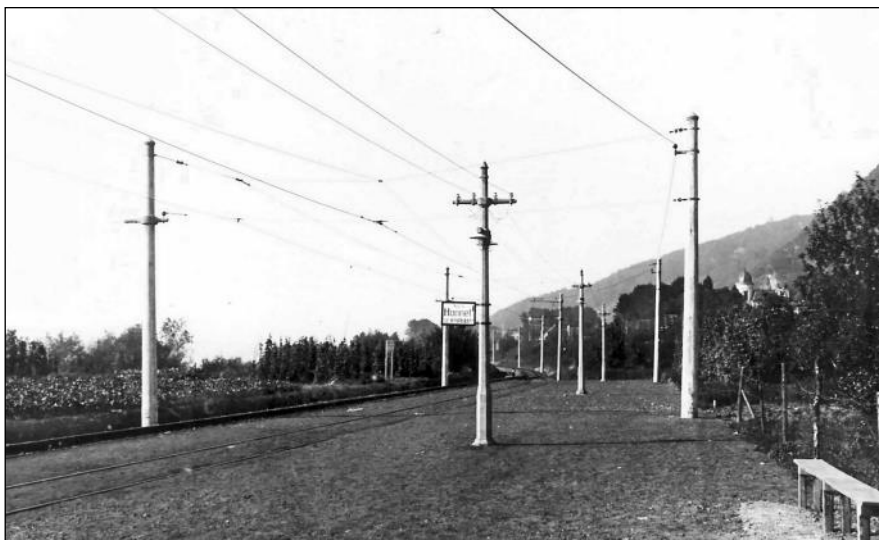
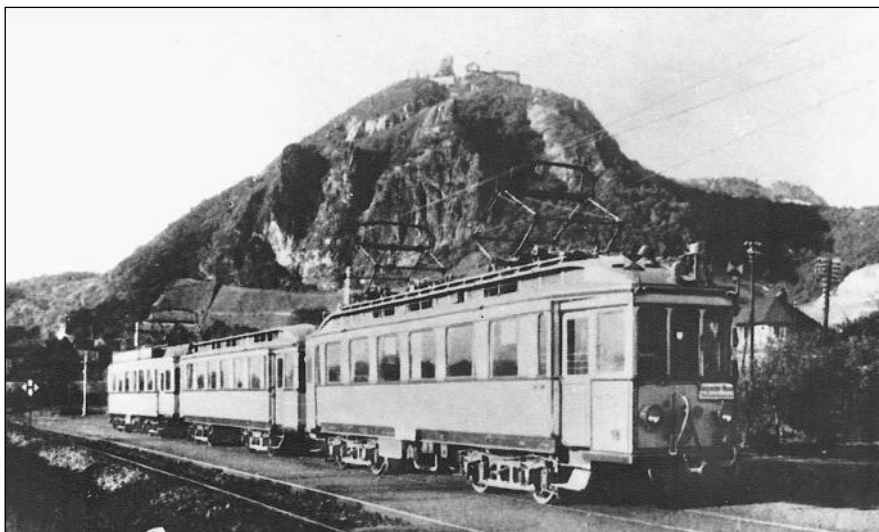
Wagen 18 wurde 1944 beim Unfall Am Steinchen so schwer beschädigt, dass er ausgemustert werden musste.

Von diesem Standort aus entstanden viele Fotografien, die den Drachenfels als Hintergrundmotiv zeigten.

**rechts** Der Kreuzungsbahnhof Rhöndorf der Siebengebirgsbahn um 1930, Blickrichtung Königswinter.

Die Ausstattung des Bahnsteigs war kärglich. Außer der einfachen Bank gab es noch zwei Wellblechbuden (siehe Postkarte oben).

■ Postkarte und Fotos:  
Sammlung Dr. Frank Mlosch







Zu den ersten Neubauzügen der SSB zählte der Doppeltriebwagen 34/35, der um 1955 als Linie H nach Honnef in Rhöndorf hielt. Hier ist die 1952 eröffnete Wartehalle mit Kiosk zu sehen.

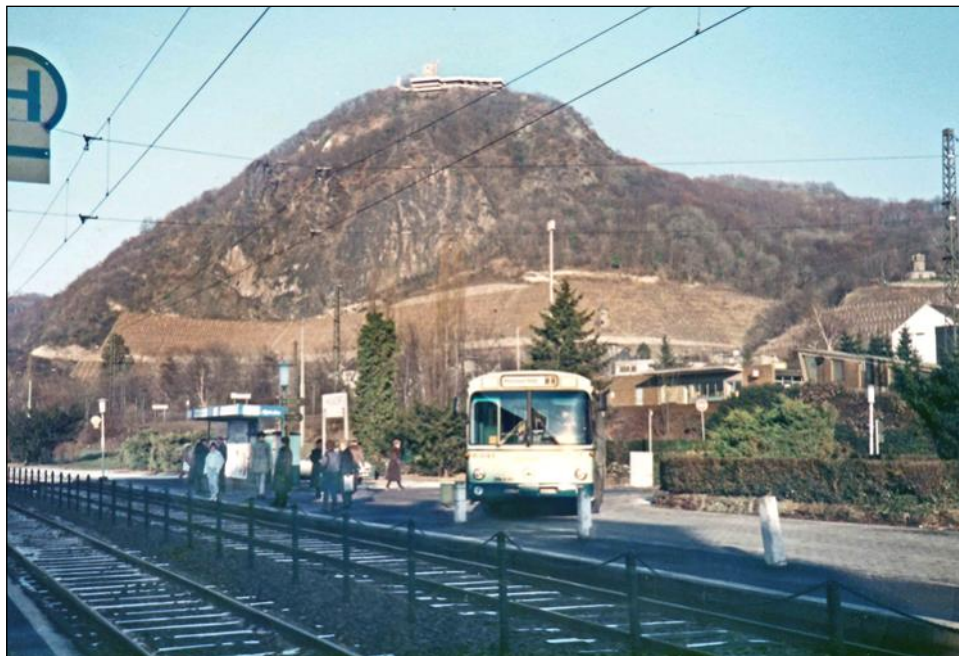
■ Foto: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther

Inzwischen hatte sich die Bebauung an der Haltestelle Rhöndorf stark verändert: Alle Gebäude waren abgerissen worden.

Am Bahnsteig der Straßenbahn stand nur noch ein einfaches Wartehäuschen.

Die Busse der Linie HR konnten nun die Haltestelle direkt anfahren, am 30. Dezember 1985 war der SSB-Wagen 8341 eingesetzt

■ Foto: Ralf Heinzel



Am 8. Juli 1991 konnte in Rhöndorf ein SSB-Zug der Linie 64 nach Bad Honnef mit den Triebwagen 409/414 abgelichtet werden.

Der Kreuzungsbahnhof wurde damals für den künftigen Stadtbahnbetrieb umgebaut.

Das Flatterband hinter dem Überweg umgrenzte eine Grube für die neuen Fahrleitungsmasten.

Rechts war das Gelände geplant worden, um Baustellenfahrzeuge abzustellen. Später entstand hier ein Parkplatz.

■ Foto: Michael Much, Sammlung Robin Much







Das Foto des Endbahnhofs Honnef der Siebengebirgsbahn entstand Anfang der 1950er Jahre. Der SSB-Triebwagen und sein Beiwagen 53 warteten, bereits voll besetzt, auf die Abfahrt nach Bonn. Der Beiwagen trug, wie bei einer Kleinbahn vorgeschrieben, ein Schlussignal.

Alle Weichen des Endbahnhofs wurden handgestellt, Signale gab es keine. Die Zugfolge regelte die Fahrdienstleitung in Rhöndorf. Links im Bild das 1950 eingeweihte Gebäude mit der Wartehalle und einem Kiosk. Bemerkenswert war, dass die Station mit „Bad Honnef“ bezeichnet wurde, den Zusatz „Bad“ erhielt die Stadt aber erst am 27. Januar 1960.

■ Foto: Alex Keller, Sammlung Axel Reuther



Einer der SSB-Doppeltriebwagen als Linie H hatte um 1958 die Endhaltestelle Honnef erreicht.

Der Wagen hielt genau in Höhe der Wartehalle.

■ Foto: Sammlung Dr. Frank Mlosch



Ein Zweiwagenzug der Linie H mit dem SWB-Triebwagen 301 wartete im Juli 1982 in Bad Honnef auf die Abfahrtszeit nach Bonn.

Am Gleisende gab es keinen Prellbock, offensichtlich reichten eine Art Radvorleger.

■ Foto: Harald Flux



Die SSB-Wagen 410 und 412 waren am 30. Juni 1991 als Linie 64 nach Bonn eingesetzt.

Wenige Tage später begann hier der Umbau der Haltestelle für die Stadtbahn.

■ Foto: Michael Much, Sammlung Robin Much

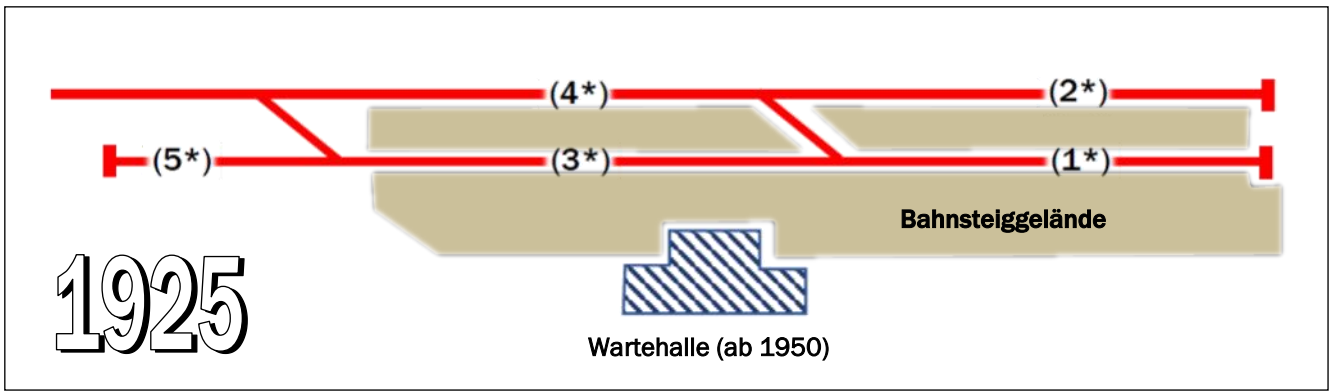
Das Foto entstand am 17. Juli 1994, kurz nach Inbetriebnahme des neuen Mittelbahnsteigs der Stadtbahn. Ein Zug der Linie 66 mit SWB-Wagen 7756 stand zur Abfahrt bereit.

Rechts ist der Bau der 1950 eröffneten ehemaligen Wartehalle zu erkennen.

■ Foto: Michael Much, Sammlung Robin Much



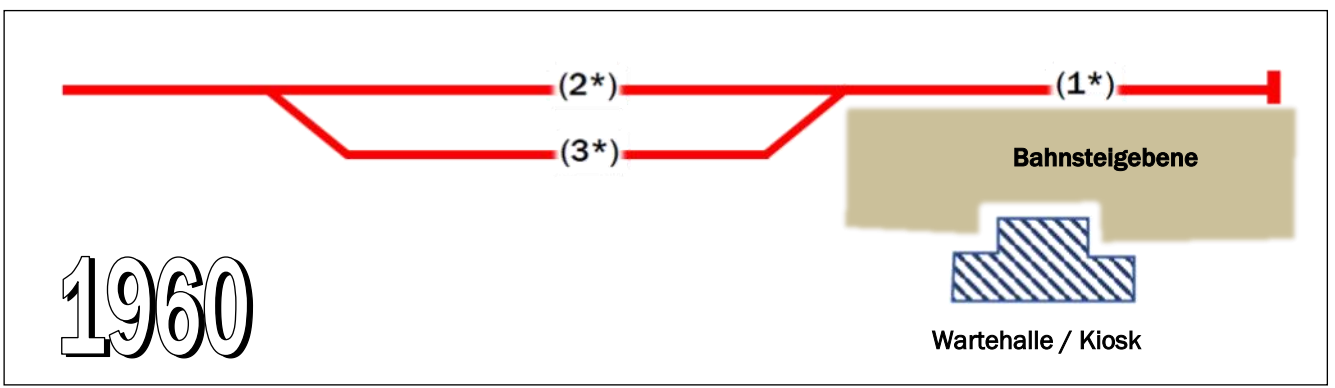




**Gleisanlage der Endhaltestelle Honnef nach der Inbetriebnahme 1925.**

Die Gleisnummern (x\*) sind fiktiv zugeordnet. Alle Weichen waren Handweichen.

Die Züge der Siebengebirgsbahn fuhrten nach Gleis 3 ein, Kurzzüge aus Trieb- (Tw) und Beiwagen (Bw) hielten hier vor der Wartehalle, Vierwagenzüge (Tw, Bw, Bw, Tw) fuhrten nach Gleis 1 durch. Gleis 4 diente als Umfahrgleis, die Gleise 2 und 5 waren Abstellgleise. ■ Lageplanskizze: Harald Flux



**Gleisanlage der Endhaltestelle Honnef nach dem Umbau um 1960.**

Die Gleisnummern (x\*) sind fiktiv zugeordnet. Alle Weichen waren Handweichen.

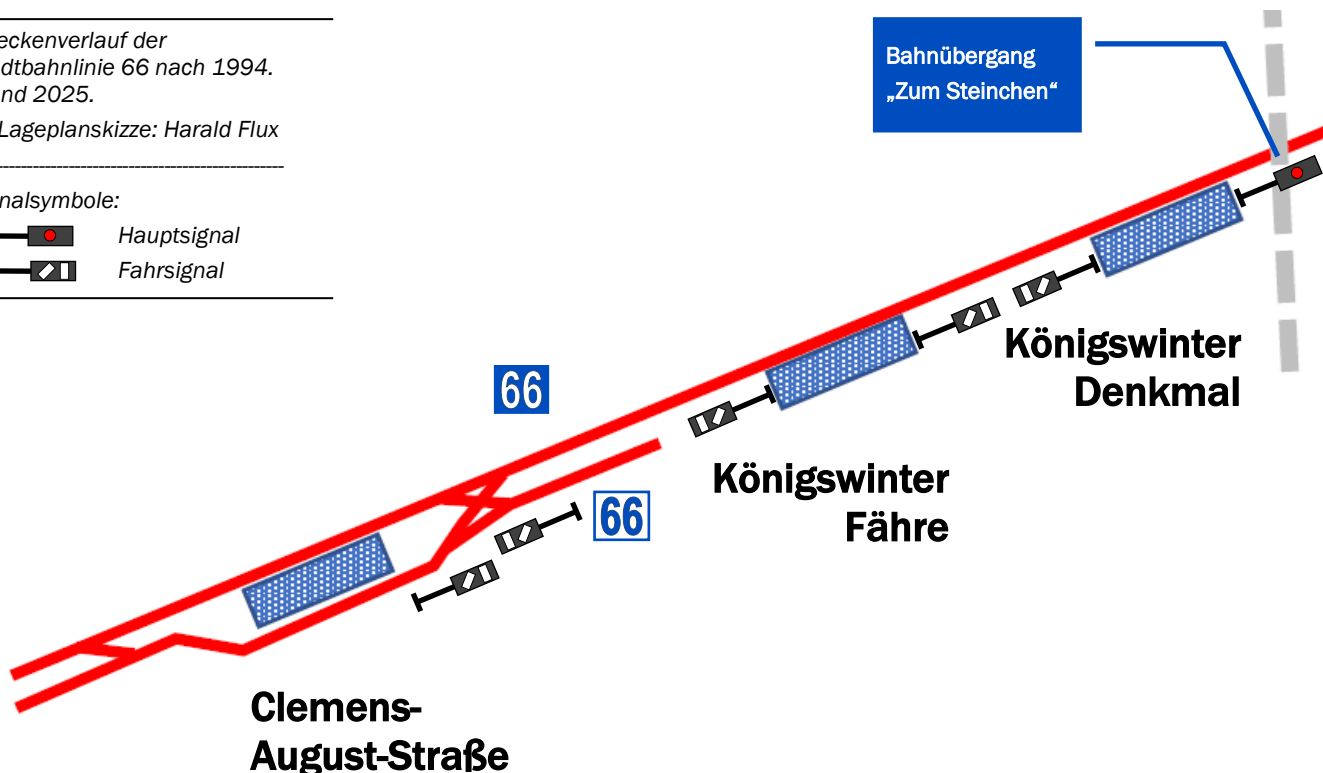
Die Züge der Siebengebirgsbahn (Linie H) fuhrten über Gleis 2 nach Gleis 1 ein. Gleis 3 diente als Abstellgleis. Zwischenkurse der „H“ wurden hier abgestellt. ■ Lageplanskizze: Harald Flux

Streckenverlauf der  
Stadtbahnlinie 66 nach 1994.  
Stand 2025.

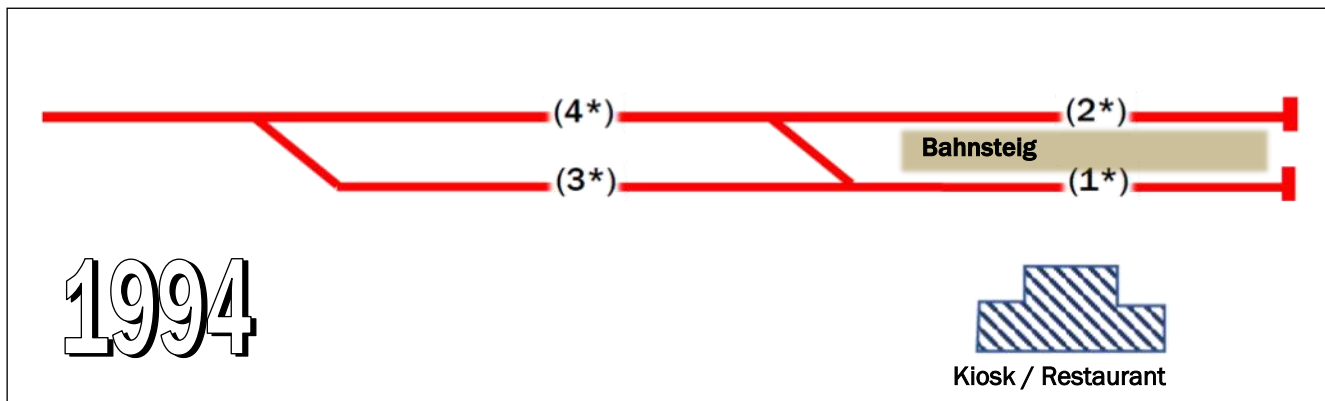
■ Lageplanskizze: Harald Flux

Signalsymbole:

- ⊔ ● ⊔    Hauptsignal
- ⊔ ⊔ ⊔    Fahrsignal







**Aktuelle Gleisanlage der Endhaltestelle Honnef nach dem Umbau 1994.**

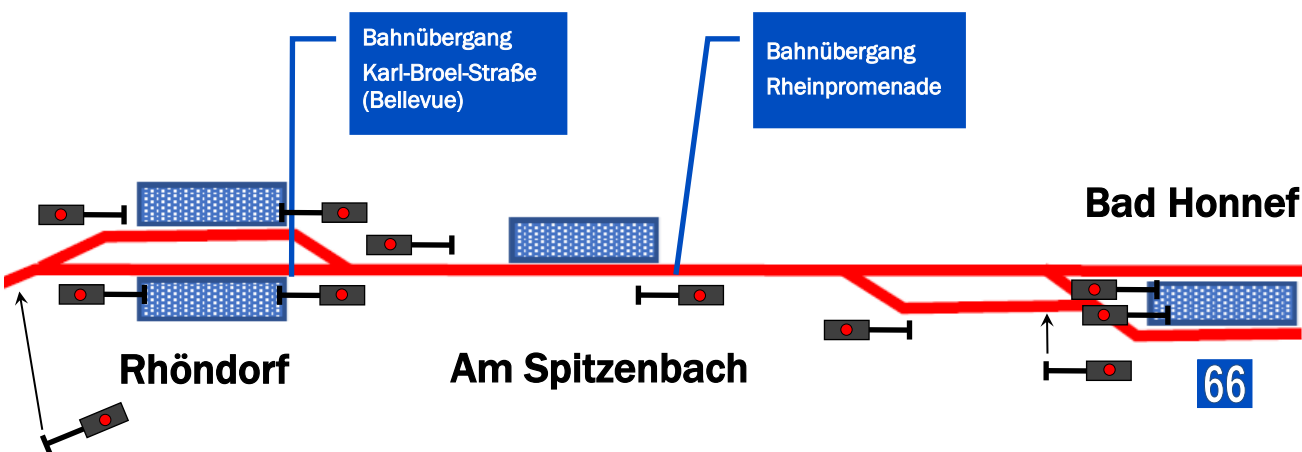
Die Gleisnummer (x\*) sind fiktiv zugeordnet. Alle Weichen sind elektrisch angetriebene Weichen.

Die Züge der Stadtbahnlinie 66 fahren über Gleis 4 nach Gleis 1 oder Gleis 2 ein. Gleis 3 dient als Abstellgleis.

Zwischenkurse der „66“ werden hier abgestellt. ■ Lageplanskizze: Harald Flux

# Endhaltestelle

# BAD HONNEF



**Quellen:**

Alfred Hüwel u. a., 50 Jahre Elektrische Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises, 1911-1961, Verlag Röhrscheid, Bonn 1961  
 Honnefer Volkszeitung, General-Anzeiger Bonn, Kölnische Rundschau, Ausgabe Bonn, jeweils verschiedene Ausgaben  
 Karl-Heinz Nauroth, Straßenbahnen in Bonn, Verlag Kenning, Nordhorn 1989

**Quellen:**

Dieter Höltge, Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Bd. 5, Bergisches und Siegerland, Von Wuppertal bis Bonn, EK-Verlag, Freiburg 1996  
 Gerd Wolff, Deutsche Klein- und Privatbahnen, Bd. 4: Nordrhein-Westfalen, Südlicher Teil, EK-Verlag, Freiburg 1997



# Hundert Jahre Autobus-Linienverkehr in Bonn

Am Samstag, 25. Oktober 2025, lud der Historische Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) zur Veranstaltung „100 Jahre Autobus-Linienverkehr in Bonn“ ein - seit 1925 fahren Linienbusse in Bonn.

Bei durchwachsenem Wetter warteten an der Abfahrtstelle „Bonner Münster“ in der Straße „Am Hof“ erfreulich viele Interessierte auf die historischen Busse der angekündigten Rundfahrten auf Linienwegen der ehemaligen Bonner Verkehrsgesellschaft mbH (BVG), der Vorgängerin der heutigen Stadtwerke Bonn Verkehrs GmbH (SWB).

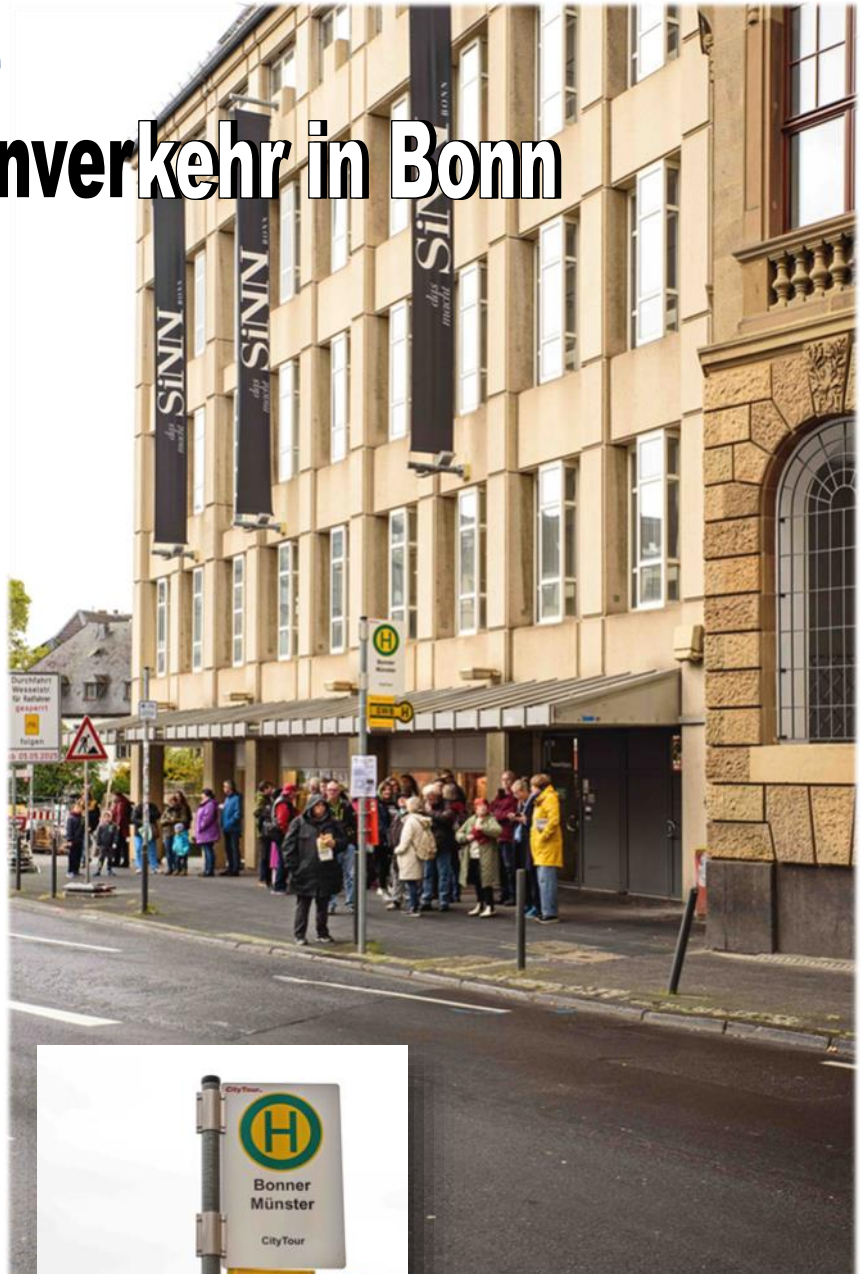
Kurz nach elf Uhr kamen hintereinander die „Hauptdarsteller“:

Zuerst der HVSWB-Vereinsbus 8603 (Mercedes-Benz O 305, Baujahr 1986), der als historische BVG-Linie 5 zur Mondorfer Fähre fuhr.

Ihm folgten der Anderthalbdecker 3902 (Mercedes-Benz O 317, Baujahr 1974) der Verkehrshistorischen Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V. (VHAG), Essen, und ein ehemaliger Bahnbus (Mercedes-Benz O 305 G, Baujahr 1985) der Standardbus GbR, Krefeld. Beide fuhren als ehemalige BVG-Linie 2 nach Altenahr. Hier stiegen die meisten der Wartenden ein.

Den Abschluss bildete der zweite HVSWB-Vereinsbus 9808 (Mercedes-Benz O 405, Baujahr 1998), der die Strecke der BVG-Linie 1 entlang des Rheins nach Remagen und Kripp befuhr.

Um 13 Uhr trafen sich die beiden HVSWB-Busse wieder an der Haltestelle „Bonner Münster“, um von dort zur zweiten Rundfahrt aufzubrechen. Die Fahrt zur Mondorfer Fähre verstärkte der als Reservewagen vorgesehene Wagen „7405“, ein restaurierter Gelenkbus der Fir-



Abfahrtstelle „Bonner Münster“ am 25. Oktober 2025. Bis zur Abfahrt der Busse um 11 Uhr erhöhte sich die Zahl der hier Wartenden nochmals.

■ Fotos: Harald Flux

ma „LRV Lisa-Reisen“ (Mercedes-Benz O 405 G, Baujahr 1996).

Eine Fahrgastzählung ergab, dass etwa 250 Interessierte an den Fahrten teilnahmen, die meisten zog es an die Ahr.

An der Veranstaltung des HVSWB beteiligten sich neben der Krefelder

„Standardbus GbR“ von Stefan Fuchs und Daniel Therhaag auch die Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V. (VHAG) aus Essen und der „Straßenbahnerverein der Stadt Trier 1924 e. V.“. (HF)

■ Zum Jubiläum siehe auch HVSWB aktuell, 2/2025.





Bustreffen am 25. Oktober 2025 an der Wendeschleife „Im Auel“ in Altenburg, einem Ortsteil von Altenahr . Von links: der Essener Aderthalbdecker 3902, der Krefelder Standardbus O 305 G und der Isuzu Citiport 12 der Transdev GmbH in den Farben des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel (VRM). ■ Foto: Volkhard Stern

**Mitte:** Am 25. Oktober 2025 warteten die Sonderfahrten mit dem HVSWB-Bus 8603 und dem Wagen 7405 von LRV Lisa-Reisen GmbH auf die Rückfahrt zur Haltestelle „Bonner Münster“.

■ Foto: Harald Flux

**unten:** Busparade im Betriebshof Friesdorf am 25. Oktober 2025.

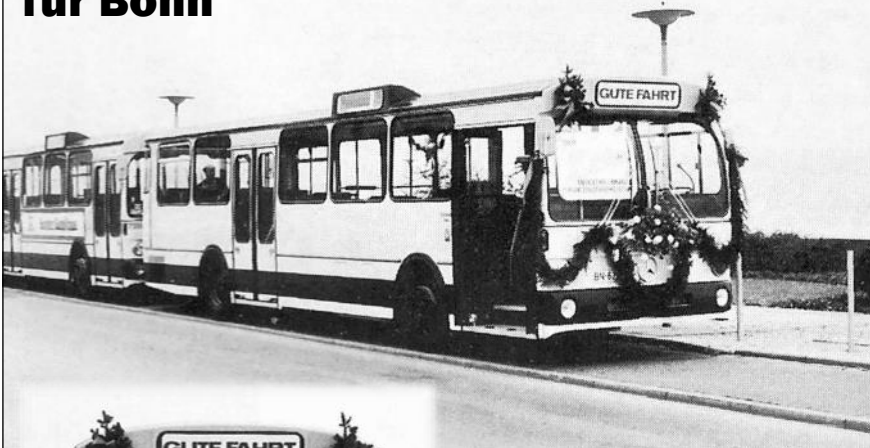
Von links: Wagen 9808 (HVSWB), Wagen 9907 (LRV, ex SWB), der LRV-Gelenkbus 7405, der Krefelder Bahnbus, der HVSWB-Wagen 8603 und der Essener Aderthalbdecker 3902.

■ Foto: Ralf Heinzel





## Der 100. Standard-Linienbus O 305 für Bonn



Am 29. Oktober [1973, d.Red.] konnten die Verkehrsbetriebe der Stadtwerke Bonn (SWB) ihren 100. VÖV-Standard-Linienbus der Bauart Daimler-Benz O 305 in Dienst stellen, nachdem schon dieser Typ laufend in den Jahren 1969 (22), 1970 (17), 1971 (26), 1972 (26), 1973

(23) beschafft worden war, so daß heute insgesamt (nach Auslieferung der restlichen Einheiten) 114 Fahrzeuge O 305 bei einem Gesamtbestand von 174 Omnibussen vorhanden sind.

Alle Standard-Busse (davon 59 mit Automatik-Getrieben) besitzen je 2 ELGEB-Entwerter und eine Funkausrüstung und werden im Planverkehr eingesetzt, so daß die älteren Wagen (darunter noch 9 1½-Decker) vorwiegend nur noch zur Verstärkung in der HVZ benötigt werden.

In Bonn werden 70% aller Verkehrsleistungen mit Omnibussen abgewickelt, dabei beträgt die durchschnittliche jährliche Laufleistung etwa 60.000 km. Die wirtschaftliche Lebensdauer eines Stadtbusses beträgt etwa 7–8 Jahre, so daß für den Ersatz von 8 Jahre alten (oder noch älteren) Bussen Zuschüsse des Landes NRW bewilligt werden.

Die Festlegung auf nur ein Fabrikat und Modell, das konstruktiv von Lieferung zu Lieferung laufend weiterentwickelt und dabei den Kunden- und Fahrgastwünschen angepaßt wurde, hat selbstverständlich auch ganz erhebliche betriebswirtschaftliche Vorteile sowohl bei der Wartung und Unterhaltung als auch bezüglich der Ersatzteil-Vorhaltung. Die nächsten Verbesserungen werden sich vermutlich mit der Heizungsfrage und der Verwendung von verzinkten Seitenblechen befassen. **Stock**

Text- und Fotoabdruck des Beitrags aus „DER STADTVERKEHR“, Heft 11/12-1973 mit freundlicher Zustimmung der Redaktion „stadtverkehr“. Der Text folgt den Rechtschreibregeln vor der Rechtschreibreform von 1996.



HVSWB e.V.  
MMSVH

**Info-Treff** für Mitglieder

**Termine** und **Treffpunkte** werden gesondert bekanntgegeben.