

HVSWB

aktuell Geschichte

Historischer
Verein SWB e.V.

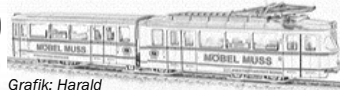


Wir zeigen Bonner Verkehrsgeschichte

Zeitschrift des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) 19. Jahrgang Nr. 2/2026

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn

SERIE



Grafik: Harald



Siegburg

(mit Siegburg-Zange und der Siegbrücke)

■ Rückspiegel
Zielbeschilderung „Einfahrt“
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



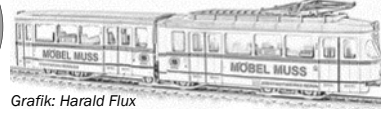
Endhaltestellen der SSB und der KSZ vor dem Siegburger Bahnhof am 11. Januar 1957. Links angeschnitten ist das DB-Empfangsgebäude zu sehen, rechts daneben die KSZ-Wartehalle mit Kiosk.

Im Hintergrund steht KSZ-Triebwagen 6, vorne wartet ein SSB-Zug mit Triebwagen 27 nach Bonn.

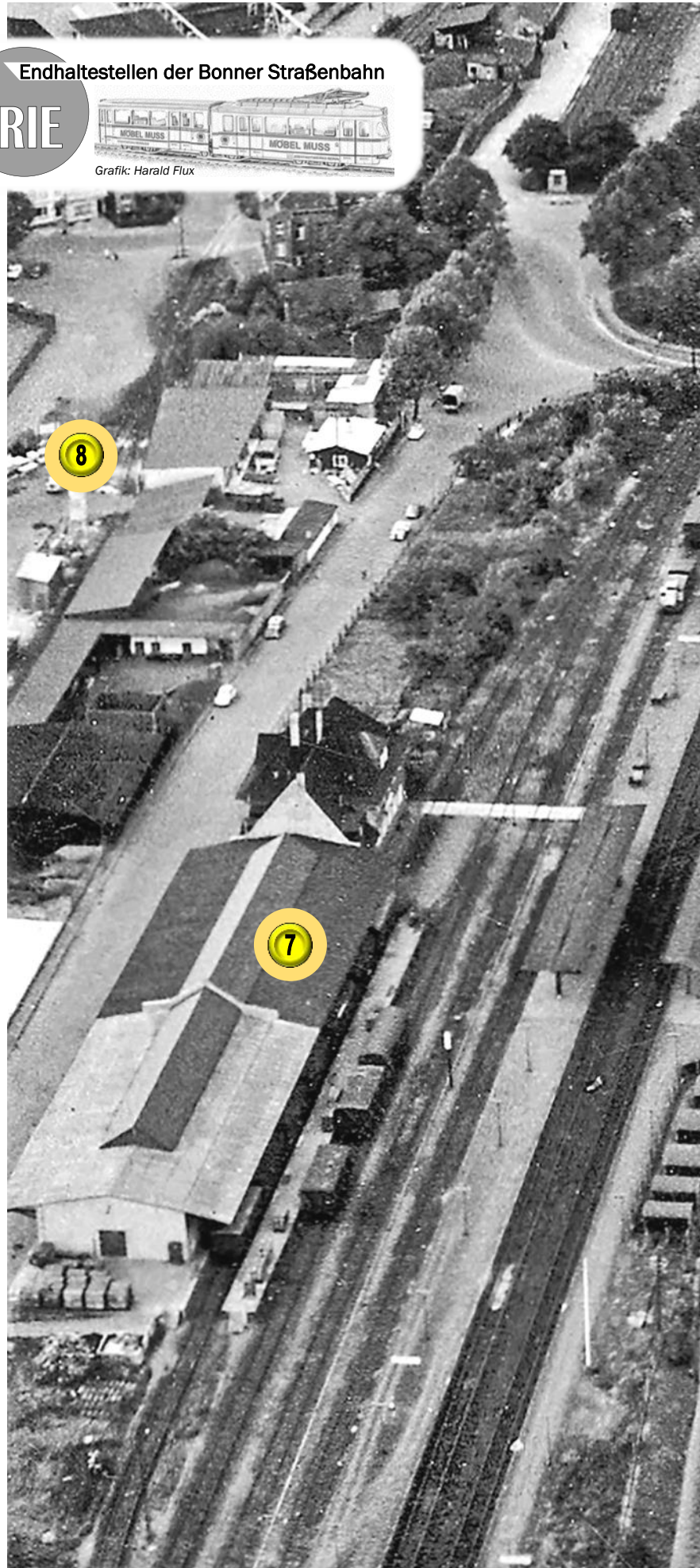
■ Foto: Peter Boehm, Sammlung Axel Reuther

SERIE

Endhaltestellen der Bonner Straßenbahn



Grafik: Harald Flux



Siegburg

(mit Siegburg-Zange und der Siegbücke)

①

②

③

④

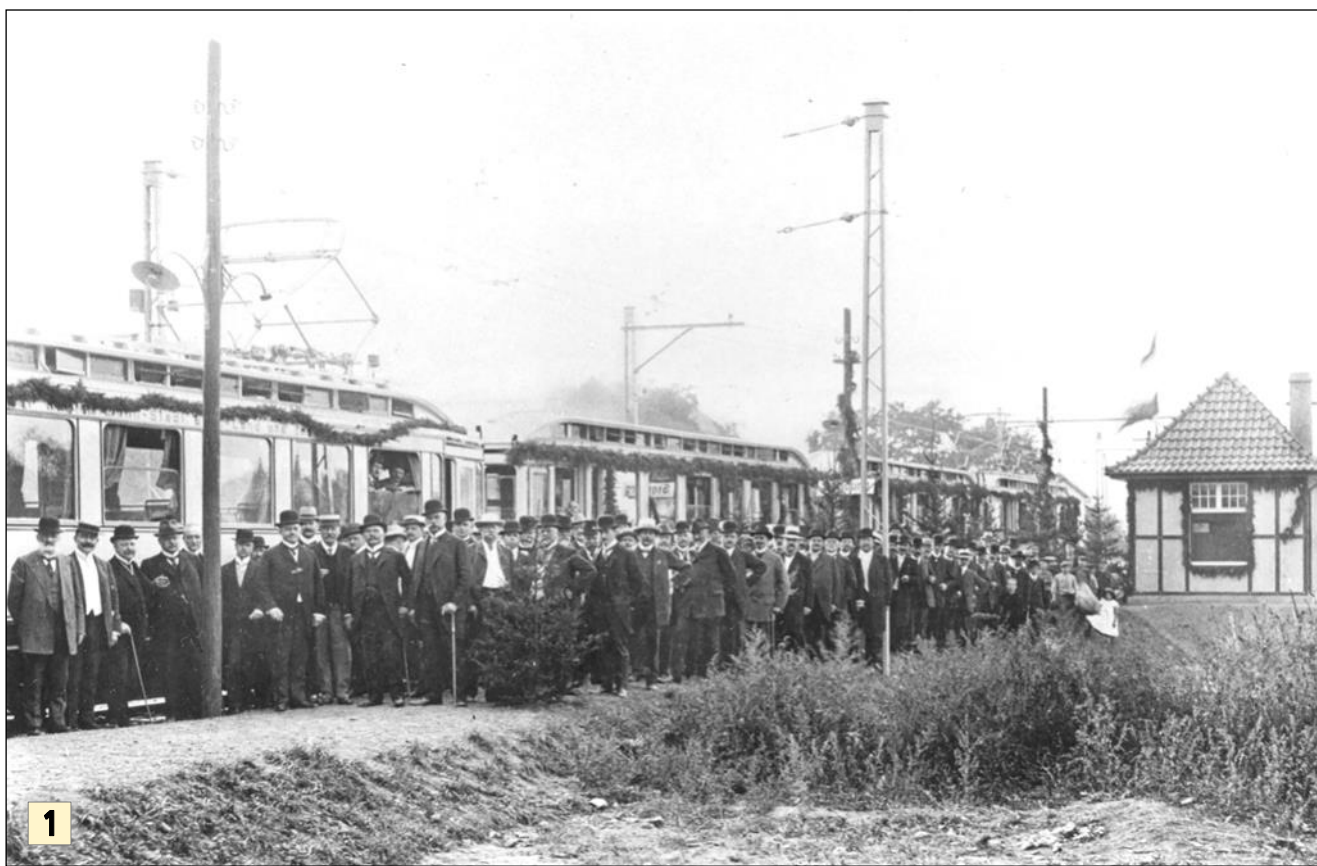
⑤

⑥

Luftaufnahme des Siegburger Bahnhofsbereich von 1971:

- ① Endhaltestelle der KSZ bis 1945
- ② DB-Empfangsgebäude
(Neubau 1965, bis 1998)
- ③ Wartehalle der KSZ (später der
SSB)
- ④ Endhaltestelle der KSZ nach
1945
- ⑤ Endhaltestelle der SSB bis 1999
- ⑥ Busbahnhof ab 1953
- ⑦ DB-Güterabfertigung bis 1998
- ⑧ Bahnhof der RSE bis 1955

■ Foto: BD Köln, Felten,
Bildarchiv der Eisenbahnstiftung
Bearbeitung: Harald Flux



Ehrengäste und Zuschauer aus der Bevölkerung versammelten sich am 5. September 1911 auf dem Bahnsteig der damaligen Endhaltestelle in Siegburg-Zange. Hinter ihnen ist der geschmückte SSB-Eröffnungszug zu sehen.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Klaus Kemp

Als 1911 die Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siebkreises den Verkehr auf der Strecke von Bonn nach Siegburg aufnahmen, hatten Jahre zuvor bereits zwei andere Verkehrsunternehmen die Kreisstadt auf der Schiene erreicht. Die neue Linie erfuhr regen Zuspruch, und bis heute hat sich nichts an der Bedeutung dieser Verbindung für den Nahverkehr geändert, obwohl sich im Laufe der Zeit die Lage der Endhaltestellen und der Verlauf der Trassen gerade im Bereich Siegburg mehrfach änderten.

Am 6. September 1911 nahmen die Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siebkreises (SSB) den Betrieb einer elektrischen Kleinbahn von Bonn Beethovenhalle bis Siegburg auf. Sie endete am Bahnübergang Bonner Straße [Bild 1], der Provinzialstraße, im damals kaum bebauten Siegburger Ortsteil Zange. Hier kreuzte die von der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft 1859 fertiggestellte Deutz-Gießener Bahn die Straße. Die 9,92 km lange Kleinbahnstrecke verlief durch das Gebiet von sechs Kommunen. Sie war eingleisig bis auf

die mitbenutzten Gleise der Städtischen Straßenbahn in Bonn und einem kurzen Streckenstück in der Vilicher Straße von der Brückenstraße (heute Konrad-Adenauer-Platz) bis zur Kreuzung mit der Combahnstraße sowie zwischen Vilich-Mülldorf und Hangelar. Zwischen Siegburg-Mülldorf und Siegburg überquerte die Bahn die Sieg auf der 1898 eröffneten Brücke der Provinzialstraße, die auch von der schmalspurigen Bröltaler Eisenbahn AG, ab 1921 Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE), genutzt wurde. Das Schmalspurgleis lag zwischen dem Normalspurgleis der Siegburger Bahn. Die Gleis-

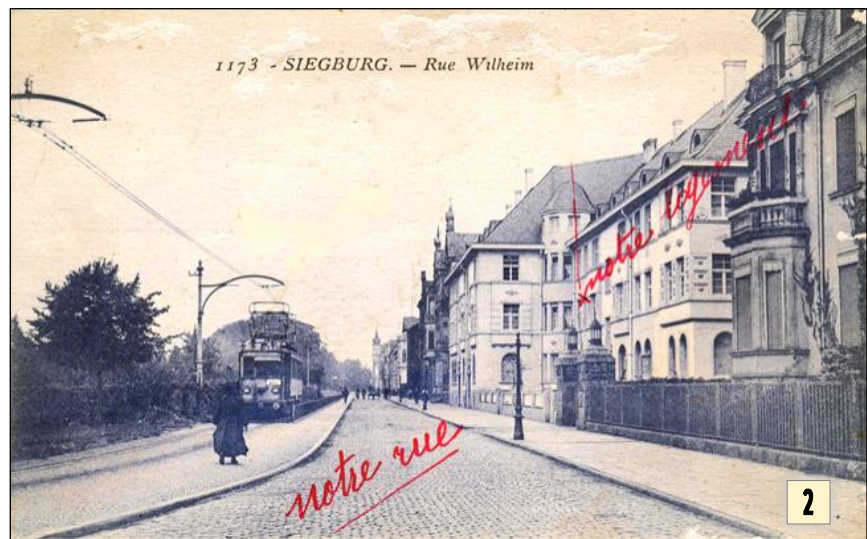
verschlingung war signalgesichert, die querenden Überwege mit Schranken versehen. Verantwortlich für den Betrieb dieser Deckungsstelle samt Schrankenbedienung war die Bröltaler Eisenbahn, die zu diesem Zweck am Brückenkopf in Zange ein Wärterhaus errichtet hatte. Die Bahn nach Bonn verkehrte anfangs stündlich, wegen der günstigen Entwicklung der Fahrgastzahlen bereits ab 1912 halbstündlich.

Im Jahr 1913 hatte die staatliche Eisenbahngesellschaft begonnen, in Siegburg die Bahnstrecke samt Bahnhof höher zu legen und eine Unterführung für Straße und

Kleinbahn zu bauen. Nach Fertigstellung des Bauwerks wurde am 21. Mai 1915 die 400 m lange eingleisige Strecke zur neuen Endstelle am Bahnhof eröffnet. Sie endete unmittelbar vor den Gleisen der Kleinbahn Siegburg-Zündorf (KSZ), die dort seit 25. Mai 1914 ihre Endhaltestelle hatte.

Die positive Entwicklung der Kleinbahn wurde durch die wirtschaftlichen Auswirkungen in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg nachhaltig gestört. Arbeitslosigkeit ließ die Beförderungszahlen einbrechen; fehlende Geldmittel für die Aufrechterhaltung des Betriebs und die instabile Währungslage waren immer häufiger Ursache für ein negatives Betriebsergebnis. In dieser Zeit erwog man sogar, aus Rentabilitätsgründen die Bahn nach Siegburg mit der Straßenbahn Bonn-Godesberg-Mehlem zusammenzulegen, um den Einsatz der vermeintlich kostspieligen SSB-Fahrzeuge zu vermeiden.

Während der zweiten Hälfte der 1930er Jahre stieg die Zahl der beförderten Fahrgäste wieder an. Nahe der Endhaltestelle in Siegburg war die neue Haltestelle „Landratsamt“ [Bild 2] eingerichtet worden. In den folgenden Jahren ließ der 1939 beginnende Zweite



Die auf 1923 datierte Postkarte zeigt einen SSB-Zug, der entlang der Siegburger Wilhelmstraße fährt. Hier biegen Straße und Trasse nach links in die Bonner Straße ab. An dieser Stelle wurde gut zehn Jahre später die Haltestelle „Landratsamt“ eingerichtet. ■ Foto: Sammlung Klaus Kemp

Weltkrieg eine positive Entwicklung des Betriebs angesichts der Personal- und Materialknappheit nicht zu. Hinzu kam, dass immer häufiger Kriegsschäden beseitigt werden mussten. Der Verkehr zur Endstation Siegburg wurde außerhalb der Zeiten des Berufsverkehrs mehr und mehr eingeschränkt. Im Jahr 1943 verkehrte abends nur um 20.15 Uhr und um 22.15 Uhr ein Zug nach Siegburg – mit entsprechender Überfüllung.

Als im März 1945 die Siegbücke

ebenso wie die Rheinbrücke in Bonn von deutschen Truppen gesprengt wurde, war der Siegburger Bahnhof von Bonn aus nicht mehr mit der Bahn erreichbar.

Nach Ende des Krieges kam der Betrieb auf der Siegburger Strecke erst am 10. Oktober 1945 in Gang – allerdings nur vom linken Ufer der Sieg an der zerstörten Brücke bis zur Brückenrampe in Beuel. Am 14. Dezember 1946 war die neue Siegbücke gebaut, sodass fünf Tage später Siegburg wieder an die Strecke angeschlossen war. Durchgehend von Siegburg nach Honnef zu fahren, mit Fahrtrichtungswechsel in Beuel, wurde ab 1. März 1947 möglich, ehe man mit Fertigstellung der neuen Rheinbrücke am 12. November 1949 wieder von Siegburg nach Bonn gelangen konnte.

Zur Wiederherstellung vorkriegsmäßiger Verkehrsverhältnisse musste die schon im Krieg fällige Fahrwegerneuerung zwischen Vilich-Müldorf und Hangelar, der damals einzigen Kreuzungsmöglichkeit, vorgenommen werden. Auch galt es, den durch Verluste im Krieg verursachten Mangel an Fahrzeugen zu beheben. In den Jahren 1953/1954 beschafften die Elektrischen Bahnen drei moderne Doppeltriebwagen [Bild 3], die zwar an den Seiten die Aufschrift



Der Doppeltriebwagen 430/431 stand als Linie S in der Endhaltestelle Siegburg. Das Foto entstand um 1960, als erste Modernisierungen am Fahrzeug vorgenommen wurden - hier sind die an die damals neuen Achtachser angeglichenen Blink- und Bremsleuchten erkennbar.

1961 erhielt er einen beigefarbenen Außenanstrich, 1978 wurde er ausgemustert.

■ Foto: Autor unbekannt, Sammlung Stadtarchiv Siegburg



Ein Vier-Wagen-Zug, gebildet aus ehemaligen Kölner Westwaggon-Fahrzeugen, fuhr ab 1971 auf der Linie S. Der Zug nach Bonn, mit Wagen 1297 am Schluss, hatte eben den Haltepunkt Hangelar verlassen. 1975 wurden sie abgestellt und kurz darauf verschrottet. ■ Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhard Stern

„Siebengebirgsbahn“ trugen, fallweise aber auch auf der Bahn nach Siegburg eingesetzt wurden.

Neben der weiterhin notwendigen Wartung der alten Fahrzeuge mussten die knappen Finanzmittel auch für die Verlegung neuer Gleise und den Streckenausbau reichen. In der zweiten Hälfte der 1950er wurde die Haltestelle „Landratsamt“ in Siegburg aufgehoben und unmittelbar vor der Siegbrücke an der Siegstraße die Haltestelle „Siegburg-Zange“ eingerichtet.

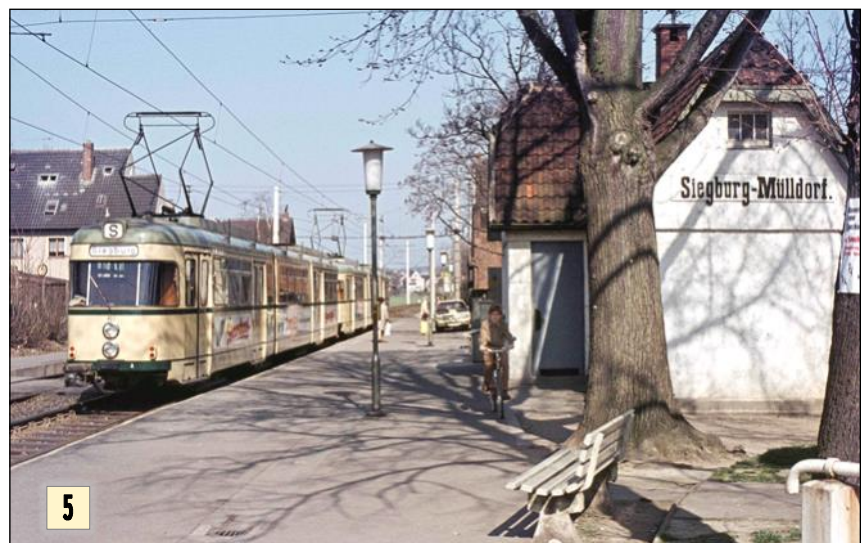
In dieser Zeit wurde auch wieder einmal die Frage gestellt, ob der Verkehr mit Omnibussen nicht rentabler als der Betrieb auf der Schiene sei. Trotz mancher Widerstände fiel die Entscheidung 1959 zugunsten von Schienenfahrzeugen aus. So kamen auf der Siegburger Strecke bereits ab 1. November 1960 neue achtachsige Gelenkwagen zum Einsatz, nachdem die Stromspannung auf 600 Volt abgesenkt worden war. In den gleichen Zeitraum fiel auch die Umwandlung des Betriebs von der Kleinbahn in eine Straßenbahn. Eine wirksame Einsparungsmöglichkeit sah man in der Einschränkung des personalaufwändigen Stationsdienstes. Auf der Siegburger Strecke verblieb schließlich nur der Posten in Siegburg-Mülldorf, der noch die handbetätigten Schranken bediente und das eingleisige Streckenstück

von Hangelar nach Siegburg überwachte. Die Zahl der beschränkten Bahnübergänge hatte man dadurch vermindert, dass man die Bahnsteige jeweils vor den Bahnübergang legte und Zwangshalt anordnete.

Ende der 1960er Jahre begann der zweigleisige Ausbau der Strecke Vilich – Hangelar – Siegburg-Mülldorf. Nach dessen Abschluss konnte montags bis freitags am frühen Morgen und am späten Nachmittag auf der gesamten Strecke ein Viertelstundentakt angeboten werden. Eigens dafür wurden von den Kölner Verkehrsbetrieben ([Bild 4] fünf Fahrzeuge angemietet,

die zuletzt auf der Köln-Frechen-Benzelrather-Eisenbahn gefahren waren und den Doppeltriebwagen der SSB ähnelten. Der genaue Zeitpunkt ihres Einsatzes ist allerdings ungewiss. Während im Sommerfahrplan 1968 noch vermerkt war, dass der Viertelstundenverkehr erst nach gesonderter Bekanntgabe erfolge, zeigten die Fahrpläne im Folgenden bereits den Viertelstundentakt an. Presseartikeln zufolge sind die dafür vorgesehenen Fahrzeuge aber erst im August 1971 eingesetzt worden. Weil schon nach kurzer Zeit zwei Wagen schadhaft wurden, stand statt eines Zuges mit vier Wagen nur ein Drei-Wagen-Zug zur Verfügung. Die abendliche Erweiterung des bis dahin stündlichen Verkehrs auf einen Halbstundentakt erfolgte mit einem der beiden von der Kleinbahn Rees-Wesel-Empel erworbenen Vierachser, bei dem der Fahrer die Fahrscheine verkaufte.

Zeitgleich mit der Zweigleisigkeit im Abschnitt Hangelar – Siegburg-Mülldorf wurde am 31. Mai 1970 die neue Haltestelle „Hangelar Ost“ eingerichtet. Der Verkehr auf dem letzten verbliebenen eingleisigen Streckenstück von Siegburg-Mülldorf/Sankt Augustin Mülldorf [Bild 5] wurde gemäß § 164 zu § 30 der Sondervorschriften der SSB in der DFStrab 1966 mit Stab gesichert. Allerdings lässt sich der Zeit-



Ein Doppelzug mit Triebwagen 407, eingesetzt auf der Linie S nach Siegburg, hielt am 24. März 1972 im gut zwei Jahre zuvor in Sankt Augustin-Mülldorf umbenannten Bahnhof. ■ Foto: Dieter Junker, Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

punkt, ab dem diese Regelung galt, nicht mehr zweifelsfrei klären.

Ende der 1970er Jahre begann man mit dem Neubau der Autobahn 560, die die Strecke der Linie S am linken Ufer der Sieg beim jetzigen Sankt Augustin-Mülldorf kreuzte. Das Brückenbauwerk **[Bild 6]** für die Bahn wurde im Mai 1980 fertiggestellt und die neu trassierte Strecke über die Sieg zunächst eingleisig und am 31. August 1980 zwei-

gleisig dem Verkehr übergeben. Im Jahr darauf folgten umfangreiche Gleis- und Weichenerneuerungen an der Endhaltestelle Siegburg.

Nachdem mit Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) im Jahr 1987 aus der Linie S die Linie 66 geworden war, konnte man vom Bahnhof Siegburg ab 6. Januar 1991 fast stadtahnmäßig über Bonn Hauptbahnhof nach Bad Honnef fahren. Als man ab

1998 den DB-Bahnhof Siegburg zum ICE-Bahnhof Siegburg/Bonn umbaute, wurden zwei Jahre später die Gleise der jetzigen Stadtbahn ab Hohenzollernstraße in den neuen Tiefbahnhof verschwenkt und die neue Stadtbahn-Endhaltestelle Siegburg am 16. Oktober 2000 eröffnet. Die alte Strecke zur ehemaligen, seit 1915 bestehenden Endhaltestelle an der Wilhelmstraße wurde aufgegeben. (FM)



Im Aufnahmejahr, etwa 1978, wurde noch an der neuen Streckenführung (links) der SSB-Linie S gearbeitet. Rechts im Bild ist der damals aktuelle Streckenabschnitt zu sehen. Ganz rechts ist der künftige Brückenbau der B 56 über die Autobahn zu erkennen, im Hintergrund der bekannte Michelsberg. ■ Foto: Klaus Doepler, Sammlung Volkhard Stern

Quellen:

Adolf Becker, Kleinbahn Siegburg - Zündorf, Rhein-Sieg-Kreis-Eisenbahn 1914 - 1989, RSVG Troisdorf

Wolfgang Clößner, Carsten Gussmann, Die Rhein-Sieg-Eisenbahn, LOK Report-Verlag, 2017

Hüwel, Alfred/ Stamm, Eva/ Guthoff, Franz, 50 Jahre Elektrische Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises, 1911-1961, Festschrift 1961, Verlag Ludwig Leopold Bonn

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

Hans Georg Nolden, Die Straßenbahn Bonn - Siegburg (1911 - 1993), Rheinlandia-Verlag, 1995

G. Schur, 50 Jahre elektrische Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises, Der Stadtverkehr 4/1961

Volkhard Stern, Gemeinsam über die Sieg, Köln-Bonner Verkehrsmagazin3/2007

Hans Georg Nolden, Die Straßenbahn Bonn - Siegburg, KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin3/2008, 4/2008, 1/2009

Axel Reuther, Die Geschichte der SSB, KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin1/2014 / 2/2014/ 3/2014,

Jörg Hemptenmacher, Der Rhabarberschlitten, KÖLN-BONNER Verkehrsmagazin2/2019,

Axel Reuther, Die Siebengebirgs- und Siegburger Bahn, Straßenbahn Magazin 1/2012, 2/2012

Sammlung Volkhard Stern: Diverse Zeitungartikel

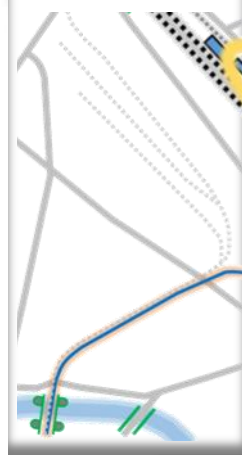
Carthaus-Fahrpläne - diverse Ausgaben

Anhänge

Anhang	Seite	Inhalt
● A	8	Endhaltestelle Siegburg
● B	16	Unterführung Bonner Straße
● C	18	Siegburg Zange
● D	20	Die Zanger Brücke
● E	24	Streckenpläne



Siegburg



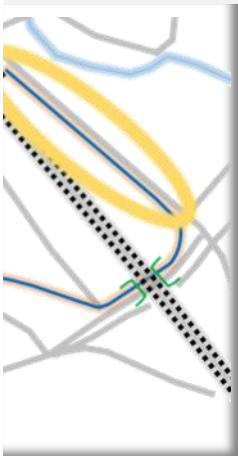
Am 15. April 1951 standen die SSB-Triebwagen 27 und 28 mit dem Beiwagen 54 an der Endhaltestelle vor dem Siegburger Bahnhof. Links im Bild ist noch der Zaun des neben dem Bahnhof liegenden Grundstücks zu sehen, auf dem zwei Jahre später der Busbahnhof entstand. ■ Foto: Dieter Walkking, Sammlung Axel Reuther

Ein Vierwagenzug der SSB mit Fahrzeugen des Baujahrs 1925 wartete im Sommer 1956 auf die Rückfahrt nach Bonn. Die Fahrbahndecke im Vordergrund gehört zu dem drei Jahre zuvor errichtete Busbahnhof.

■ Foto: Michael Holden, Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Endhaltestelle



Eine Alltagsszene vom 17. Juni 1957:

Links rangiert der KSZ-Triebwagen 10, um sich für die Rückfahrt nach Sieglar wieder vor seinen Beiwagen zu setzen.

Rechts wartet ein Drei-wagenzug der SSB mit dem kurz zuvor moder-nisierten Triebwagen 28 (Baujahr 1925). Im Rahmen des Um-baus hatte er einen Dachlinienkasten und eine Rollbandanzeige erhalten.

■ Foto: Peter Boehm, Slg. Axel Reuther



Blick über den Busbahnhof auf die Endhaltestelle der SSB und die Häuser entlang der Wilhelmstraße, März 1964. Links wartete ein Achtachser als Linie S auf die Abfahrt nach Bonn. ■ Foto: Sammlung Stadtarchiv Siegburg



Fast noch fabrik-neu präsentier-ten sich 1961 die beiden SSB-Achtachser in der Endhal-testelle vor dem Siegburger Bahnhof.

■ Foto: Ray Deacon



Am 29. März 1967 entstand die Aufnahme des SSB-Triebwagens 406 auf der Linie „S“.

14 Jahre später wurde das Fahrzeug durch Brand im U-Bahnhof Ramersdorf völlig zerstört.

■ Foto:
Ron Copson,
Sammlung
Klaus Kemp

Der SSB-Doppeltriebwagen 431/430 erreichte am 18. September 1970 als Linie „S“ die Endhaltestelle in Siegburg. Die Zielbeschilderung hatte der Fahrer schon für die Rückfahrt zum Bertha-von-Suttner-Platz eingestellt.

Anfang der 1960er Jahre wurden bei den Doppeltriebwagen Scheinwerfer und Außenanstrich den Achtachsern angepasst.

■ Foto: M. Krieg,
Sammlung
Harald Flux



Ein Zug der Linie S nach Bonn mit SSB-Wagen 7574 stand im Sommer 1978 abfahrbereit in der Siegburger Endhaltestelle.

■ Foto:
Bernd Dütsch



Endhaltestelle

Ein Stadtbahnzug der Linie S mit SWB-Wagen 7758 fuhr am 28. Juli 1983 in die Endhaltestelle Siegburg ein.

Für die Rückfahrt hatte der Fahrer bereits das Ziel „Oberdollendorf“ ausgeschildert, damals noch südlicher Endpunkt der „S“.

■ Foto: Volkhard Stern



Anfang der 1990er Jahre wurde die Gleisanlage der Endhaltestelle nochmals umgebaut, es gab nun zwei Bahnsteiggleise (Gleise 1 und 2).

Am 5. März 1995 war der Zug der Linie 66 mit SWB-Wagen 9354 eben am Gleis 2 abgefahren.

■ Foto: Axel Reuther

Kurz vor der Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs kürzte man die Gleise entlang der Wilhelmstraße, die Stadtbahn endete nun gegenüber dem Kreishaus, vor der Einfahrt zum Busbahnhof.

Am 12. Juni 2000 wartete hier ein Zug der Linie 66 mit SWB-Triebwagen 7757 (dieser befindet sich aktuell noch in Bonn, ist aber abgestellt).

Drei Monate später wurden die Gleise in Siegburg gesperrt und zum neuen Tiefbahnhof verschwenkt. Dort hielten die ersten Züge am 16. Oktober 2000.

■ Foto: Harald Müller



Neue Siegburger



oben: Ein Zug der Linie 66 mit SSB-Wagen 8372 war am 12. Juni 2000 unterwegs zur Unterführung in der Bonner Straße. Eben hatte er den Bahnübergang Hohenzollernstraße in Zange überquert.

■ Foto: Harald Müller

rechts: Die gleiche Ansicht am 6. November 2025: Heute befindet sich hier ein Parkplatz.

■ Foto: Harald Flux



oben: Das Foto vom 12. Juni 2000 zeigt den Bahnübergang Hohenzollernstraße, im Hintergrund ist die Richard-Schirrmann-Schule zu sehen. Links liegt die Baustelle der Rampe zum künftigen Tiefbahnhof.

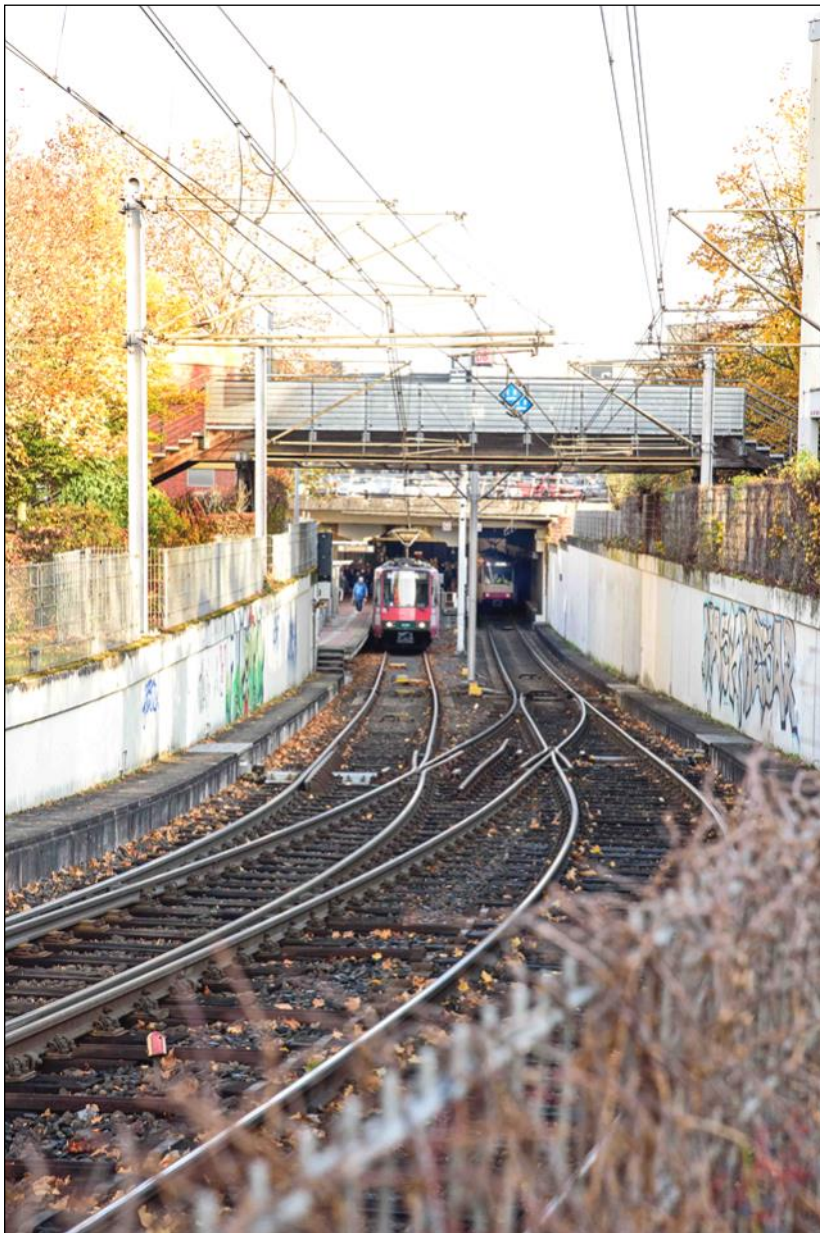
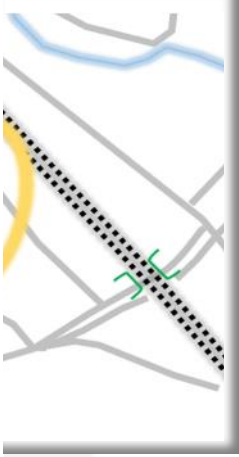
■ Foto: Harald Müller

rechts: Die ähnliche Situation wurde am 6. November 2025 abgelichtet.

■ Foto: Harald Flux



Endhaltestelle



oben: Am 28. Oktober 2000 war der neue Tiefbahnhof seit zwei Wochen in Betrieb. Genutzt wurde anfangs nur das Gleis 12, auf dem ein Zug der Linie 66 mit SSB-Wagen 7576 - stand.

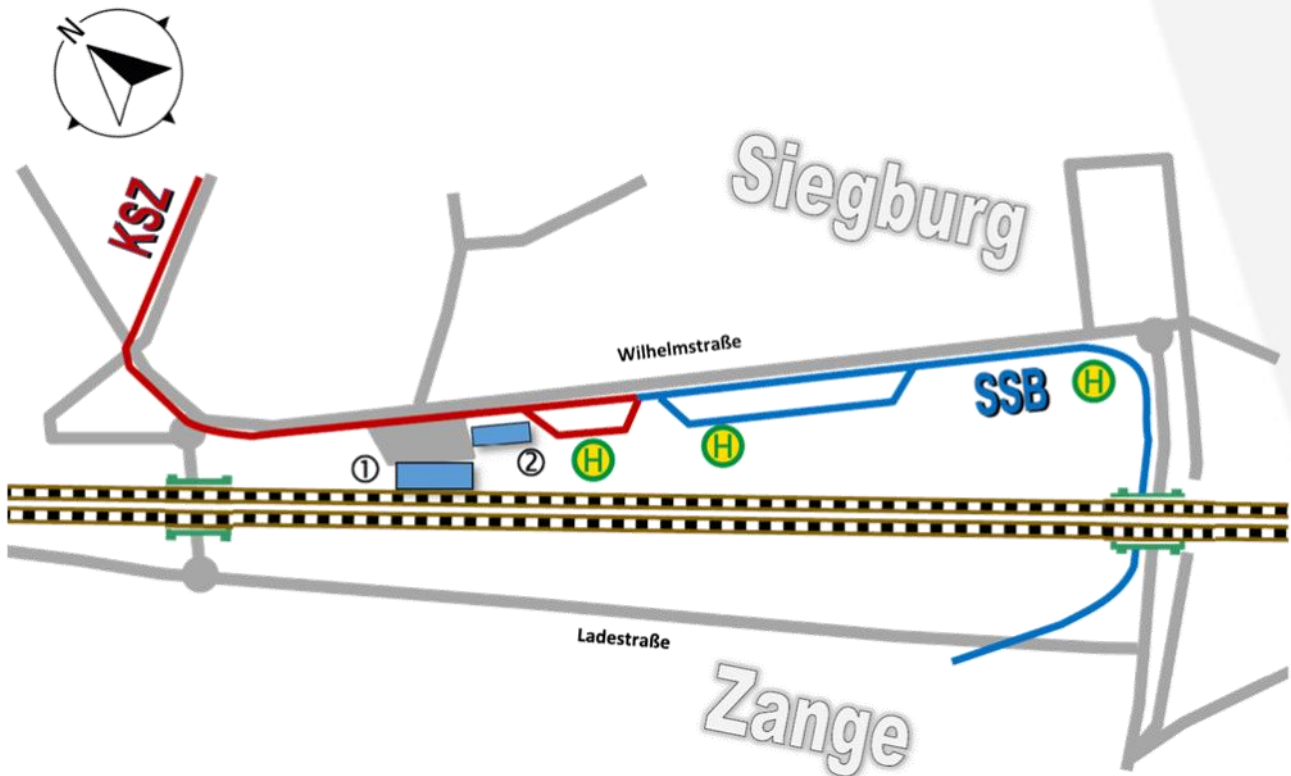
Am Gleis 11 wurde noch gebaut.

■ Foto: Volkhard Stern

links: Seit nunmehr 25 Jahren in Betrieb: Der tiefgelegte Nahverkehrsbahnhof war am Aufnahmetag, 6. November 2025, mit zwei Stadtbahnzügen besetzt.

■ Foto: Harald Flux

SSB-Endhaltestelle Siegburg: Veränderungen

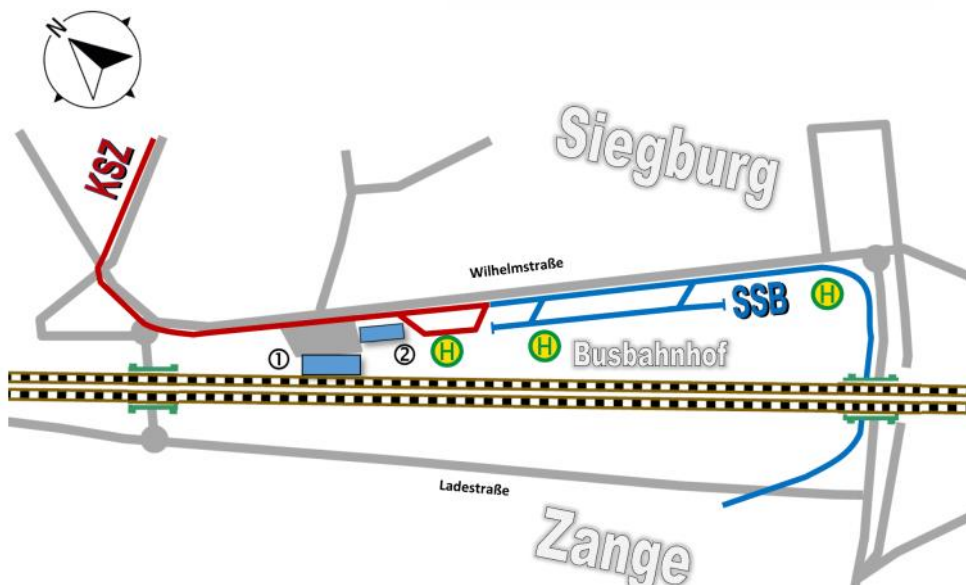


1 Endhaltestellen der KSZ und der SSB um 1945

Nach der Zerstörung der Zanger Siegbücke im März 1945 verband man kurzerhand die Gleise beider Bahnen miteinander, damit Züge der KSZ bis zur provisorischen Endhaltestelle an der Siegbücke fahren konnten. Diese Fahrten wurden im Dezember 1946 wieder eingestellt. In den folgenden Jahren baute die SSB ihre Gleisanlagen am Siegburger Bahnhof mehrfach um.

■ Grafik: Harald Flux

- ① Empfangsgebäude (Staatsbahn)
- ② Wartehalle (KSZ) / (SSB)



2 Endhaltestellen der KSZ und der SSB um 1955

In den 1950er Jahren erhielt das zum Busbahnhof (eröffnet 1953) gelegene Bahnsteiggleis einen Gleisabschluss, eine Weichenverbindung wurde neu geschaffen. Das diente einerseits dem gegenseitigen Schutz der einfahrenden Züge, trennte aber auch beide Betriebe wieder klarer.

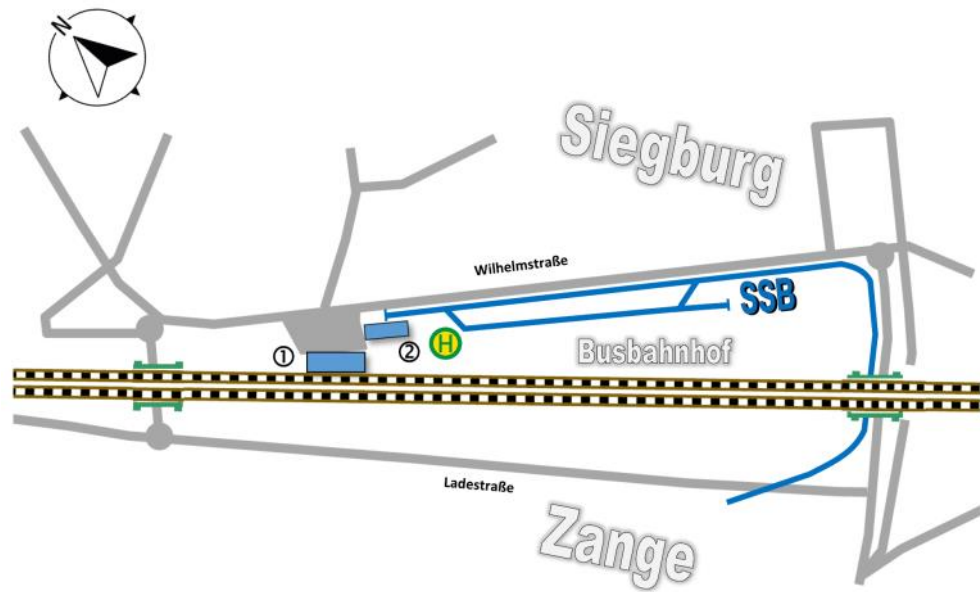
■ Grafik: Harald Flux

der Gleislage zwischen 1945 und 2000

3 Endhaltestelle der SSB um 1970

Nach dem Einstellen des KSZ-Personenverkehrs auf dem Siegburger Ast am 14. Oktober 1963 nutzten die SSB den verbliebenen Restteil des KSZ-Gleises bis zur Wartehalle. Die in den 1950er Jahren angelegte Weichenverbindung baute man wieder aus.

■ Grafik: Harald Flux

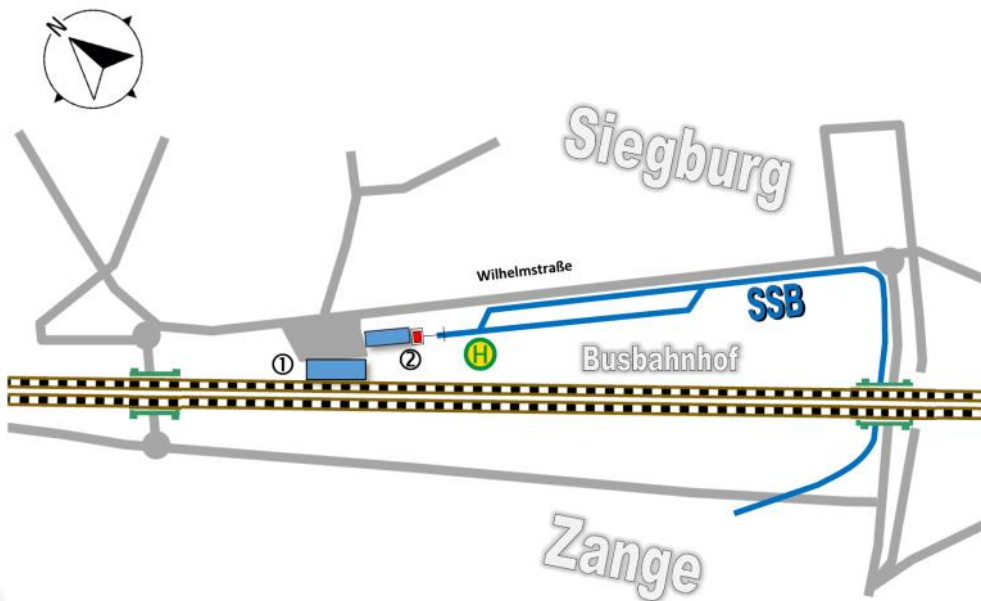


4 Endhaltestelle der SSB um 1980

Um 1980 wurde die Gleisanlage der SSB-Endhaltestelle nochmals geändert. Die Gleise verkürzte man, um vor der Wartehalle Platz zu schaffen.

Eine geänderte Weichenanbindung wurde geschaffen. Den Gleisabschluss sicherte ein Schutzsignal.

■ Grafik: Harald Flux

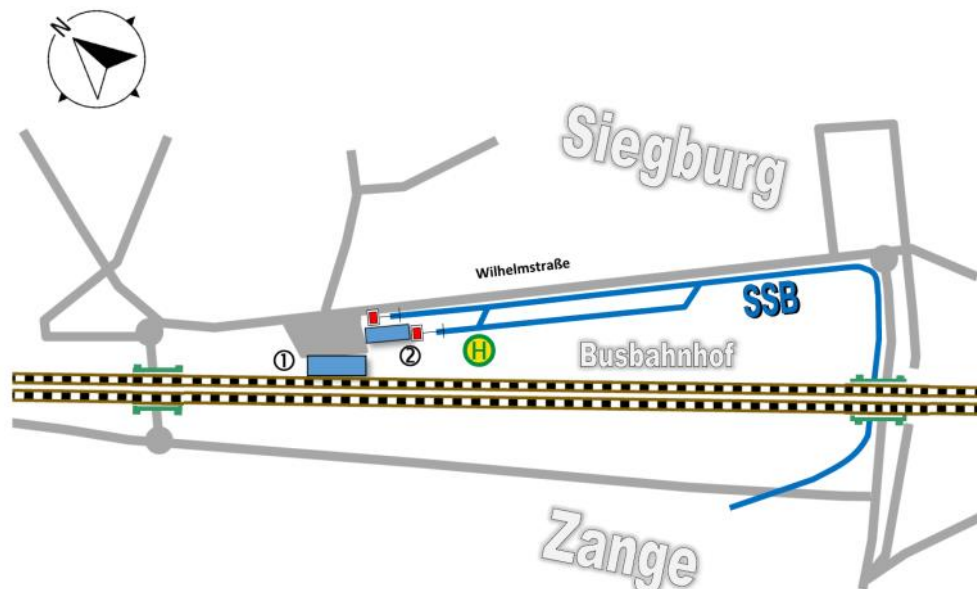


5 Endhaltestelle der SSB um 1995

Um 1995 bauten die SSB letztmalig die Gleise der alten Endhaltestelle um. Zwei Stumpfgleise entstanden vor der ehemaligen Wartehalle.

Den Gleisabschluss sicherten Schutzsignale.

■ Grafik: Harald Flux





Ein SSB-Zug mit Triebwagen 15 und Beiwagen 65 hatte am 27. März 1933 die 1915 hier errichtete Eisenbahnüberführung passiert und bog in Richtung Zange ab. In der Bildmitte ist das Landratsamt zu sehen. ■ Foto: Carl Bellingrodt, Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Unterführung

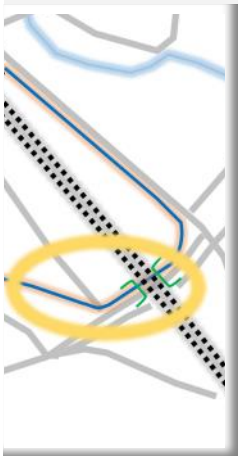


Die Luftbildaufnahme von 1964 zeigt den alten Streckenverlauf der SSB im Stadtteil Zange hin zur Unterführung an der Bonner Straße (oben rechts).

Im unteren Bildteil verläuft die Hohenzollernstraße mit dem Bahnübergang. In der Bildmitte ist der Neubau der Richard Schirrmann-Schule zu sehen. ■ Foto: Sammlung Stadtarchiv Siegburg



Bonner Straße



Triebwagen 407 hatte am 24. März 1972 die Eisenbahnüberführung passiert und bog von der Bonner Straße Richtung Zange ab.

■ Foto: Dieter Junker, Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Der SSB-Triebwagen 8373 wurde am 19. Februar 1984 als Zwischentakt der Linie S nach Ramersdorf eingesetzt.

Eben hatte er die Brücke in der Bonner Straße passiert. Im Hintergrund das drei Jahre zuvor fertiggestellte Kreishaus.

■ Foto: Axel Reuther



Auf dem Foto vom 5. April 1999 ist der Brückenneubau der künftigen ICE-Strecke zu sehen. Eben passierte ein Stadtbahnzug der Linie 66 diese Stelle. Der Fotograf stand auf der Straße zum Güterbahnhof, heute liegt hier einer der Parkplätze an der Konrad-Adenauer-Allee. ■ Foto: Volkhard Stern





links: Der Fotostandpunkt kurz hinter der Siegstraße in Zange zeigt um 1925 den hier parallelen Streckenverlauf der schmalspurigen RSE (links) und der normalspurigen SSB (rechts).

Die Deckungssignale der Siegbrücke (in Höhe des Oberleitungsmastes), hier noch Formsig-nale, standen beide links der Gleise – ein unüblicher Standort.

In Bildmitte links ist ein Dampfzug der RSE zu erkennen.

■ Foto: Sammlung Axel Reuther

unten: Ein Dreiwagenzug der SSB passierte um 1955 die schmalspurigen Gleisanlage der RSE in Siegburg-Zange. In der Bildmitte sind nunmehr die elektrischen Deckungssignale der Siegbrücke zu sehen (vergleiche mit Skizze Seite 26).

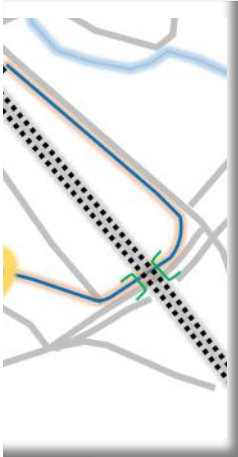
Über den Bahnübergang im Vordergrund verläuft die Hohenzollernstraße.

■ Foto: Sammlung Volkhard Stern

Siegburg-



Zange



Seit drei Jahren bestand der Haltepunkt „Siegburg-Zange“, als am 18. November 1964 ein SSB-Achtachser, von der Siegbrücke kommend, die Siegstraße überquerte, um anschließend hier zu halten.

Das Gebäude rechts im Bild steht heute noch hier. Beachtenswert ist der geparkte VW-Käfer (Baujahre 1953-56) mit dem Ovalfenster und den Weißwandreifen.

■ Foto: Wolfgang Reimann



Blickrichtung vom Zanger Haltepunkt in Richtung Siegburg. Der parallel zur Strecke verlaufende Pfad führte zum Bahnübergang Hohenzollernstraße, der direkt hinter den beiden Überwachungssignalen (Bildmitte) lag.

Genau hier entstand Anfang der 1980er Jahre der neue Haltepunkt „Siegburg-Zange“.

Der SSB-Achtachser war im August 1974 als Linie „S“ unterwegs nach Bonn.

■ Foto: Klaus Ruhkopf, Sammlung Axel Reuther

Das Foto vom Mai 1980 dokumentierte den Bau des neuen Haltepunktes „Siegburg-Zange“. Noch war der zweigleisige Ausbau hier nicht abgeschlossen.

Rechts ist die Gleisstrasse des zweiten Gleises und der fast fertiggestellte Bahnsteig zu sehen.

Der Zug der Linie „S“ mit SSB-Wagen 7571 (der 2021 modernisiert wurde) zur Rheinaue in Bonn hielt am noch provisorischen Bahnsteig.

■ Foto: Reinhard Schulz, Sammlung Axel Reuther



Am Haltepunkt „Siegburg-Zange“ begegnete am 25. Juni 1989 ein planmäßiger Zug der Linie 66 nach Ramersdorf mit SWB-Triebwagen 7457 dem SSB-Achtachser 404 als Sonderfahrt.

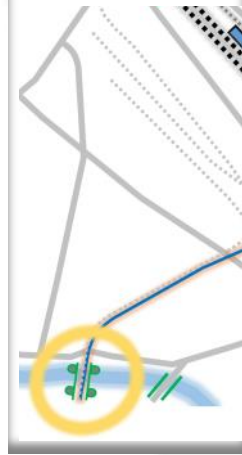
Elf Jahre später, mit Inbetriebnahme des neuen Siegburger Tiefbahnhofs, wurde der Haltepunkt aufgelassen und abgebaut.

■ Foto: Jochen Eckhardt

Die Zanger



Foto der alten Siegbücke, 1913 vom Zanger Ufer aus aufgenommen. Am Aufnahmetag fanden hier Verlegearbeiten für ein Stromkabel statt. Gut zu erkennen sind die Gleise der RSE und der SSB (nach links verschwenkt). ■ Foto: unbekannt, Sammlung Stadtarchiv Siegburg (Jens Kröger)



Ein Dreiwagenzug der Siegburger Bahn überquerte um 1925 die alte Siegbücke. Die Aufnahme entstand am Mender Ufer.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Stadtarchiv Siegburg

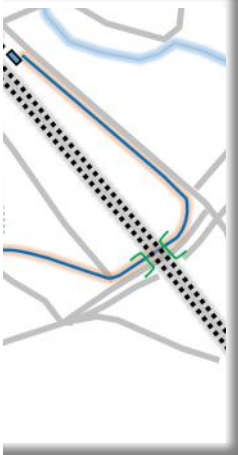


Der SSB-Doppeltriebwagen 34/35, noch im grau-silbernen Kleid, wurde am 30. Juni 1960 auf der Siegbücke abgelichtet. Kurz darauf erhielten er und die beiden anderen Doppeltriebwagen einen cremefarbenen Anstrich.

■ Foto: Aad van Ooy, Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Siegbrücke



Im März 1959 überquerte ein Zweiwagenzug nach Siegburg die Siegbrücke.

Zwei Jahre zuvor war, nach Eröffnung der neuen Straßenbrücke, diese Brücke für den Straßenverkehr gesperrt worden. Rechts hinten steht am anderen Ufer das Gebäude der Deckungsstelle. Hinter der Schranke sind noch die Reste der ehemaligen Provinzialstraße zu erkennen.

■ Foto: Gerd Wolff, Sammlung Volkhard Stern



Der SSB-Triebwagen 403 hatte am 23. November 1975 die Siegbrücke verlassen und setzte seinen Weg nach Bonn fort.

Die Schranken und Signalanlagen waren bereits abgebaut.

■ Foto: Dieter Riehemann



Die Aufnahme mit der Siegbrücke und dem SSB-Achtachser entstand am 27. Juli 1988.

■ Foto: unbekannt, Sammlung Stadtarchiv Siegburg



Alte Siegbrücke

links: Der SSB-Triebwagen 7571 hatte als Linie S nach Siegburg die alte Siegbrücke fast passiert, vor ihm lag der Bahnübergang Siegburgstraße.

Die Aufnahme entstand im Mai 1980, kurze Zeit später sperrte man diese Brücke, die Stadtbahnen nutzten nur noch die neue Siegbrücke.

Das 1975 gebaute Fahrzeug wurde 2003 abgestellt und im Folgejahr verkauft. 2015 kam es zurück nach Bonn, 2021 folgte die Modernisierung.

■ Foto: Reinhard Schulz, Sammlung Axel Reuther

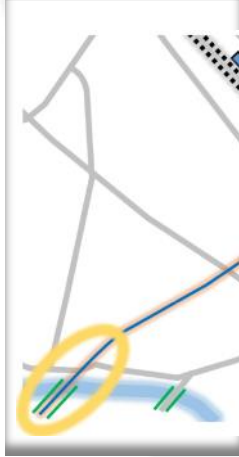
Neue Siegbrücke

unten: Der SWB-Wagen 7756 überquerte am 19. Februar 1984 die vier Jahre zuvor eröffnete neue Siegbrücke. Er war als Linie S unterwegs nach Ramersdorf.

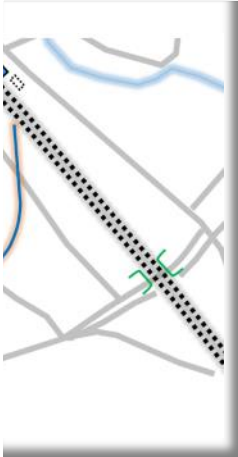
Das Fahrzeug des Baujahrs 1977 wurde 2016 modernisiert und wird heute noch eingesetzt.

■ Foto: Axel Reuther

Die Zanger



Siegbrücke



Blick von der Siegstraße auf die Siegbrücke:

oben: Zug der Linie 66 nach Ramersdorf mit den zweiterstellten SWB-Triebwagen 7574 (SSB, Baujahr 1975 - modernisiert 2020) und 7752 (SWB, Baujahr 1977 - modernisiert 2018).

links: Kurz zuvor war ein Doppelzug nach Bad Honnef mit SWB-Wagen 9372 (SSB, Baujahr 1993) auf die Brücke gefahren. Der Wagen erhielt neue, eckige Scheinwerfer.

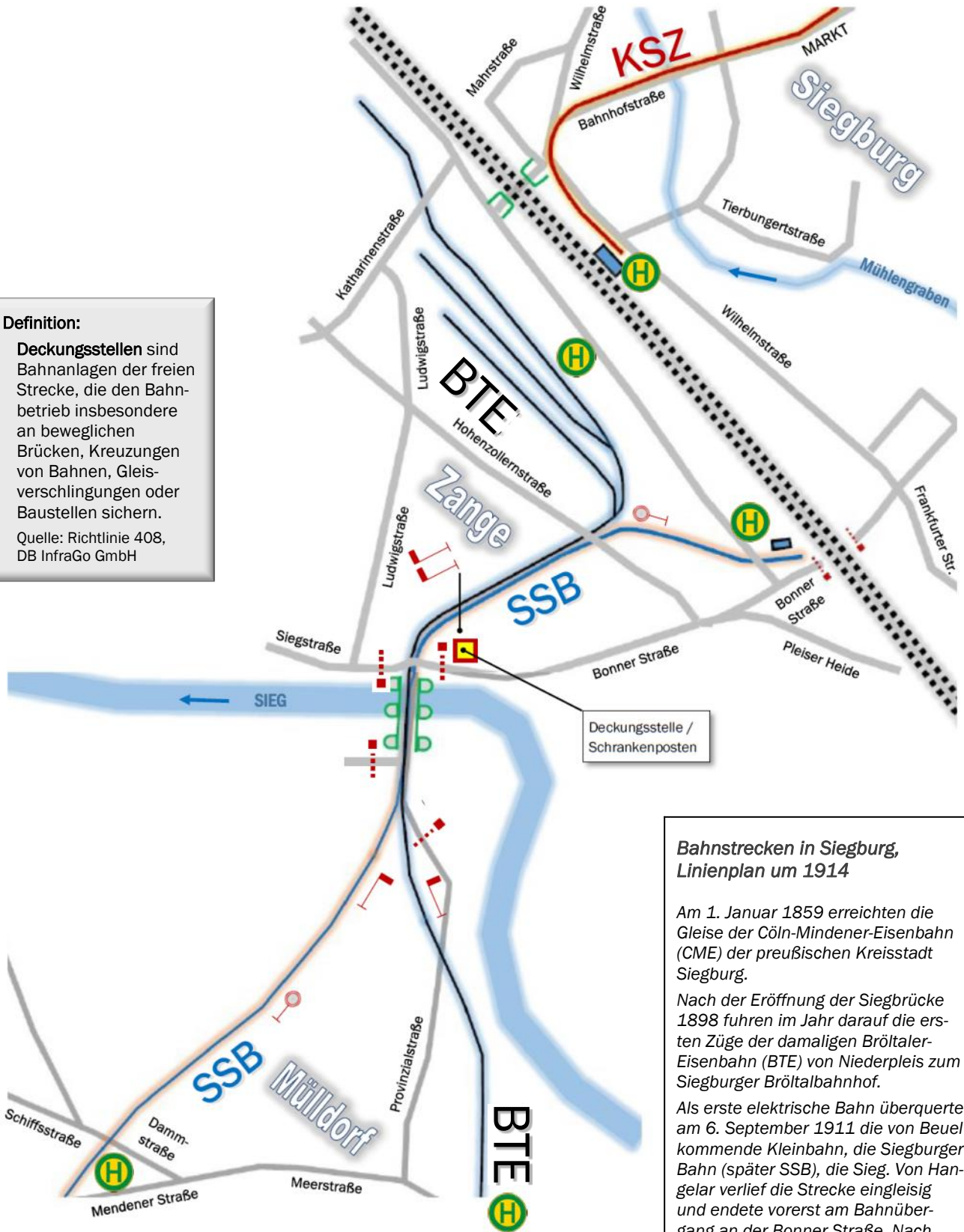
■ Fotos dieser Seite vom 26. November 2025:
Harald Flux

Am Zanger Ufer, gleich hinter dem Beton-schaltheus, ist das Widerlager der 1982 abgerissenen alten Siegbrücke zu erkennen.

Weitere Relikte der abgerissenen Brücke sind nicht erhalten geblieben.



Definition:
Deckungsstellen sind Bahnanlagen der freien Strecke, die den Bahnbetrieb insbesondere an beweglichen Brücken, Kreuzungen von Bahnen, Gleisverschlingungen oder Baustellen sichern.
 Quelle: Richtlinie 408, DB InfraGo GmbH



Bahnstrecken in Siegburg, Linienplan um 1914

Am 1. Januar 1859 erreichten die Gleise der Cöln-Mindener-Eisenbahn (CME) der preußischen Kreisstadt Siegburg.

Nach der Eröffnung der Siegbrücke 1898 fuhren im Jahr darauf die ersten Züge der damaligen Bröltaler-Eisenbahn (BTE) von Niederpleis zum Siegburger Bröltalbahnhof.

Als erste elektrische Bahn überquerte am 6. September 1911 die von Beuel kommende Kleinbahn, die Siegburger Bahn (später SSB), die Sieg. Von Hangelar verlief die Strecke eingleisig und endete vorerst am Bahnübergang an der Bonner Straße. Nach dem Bau der Eisenbahnüberführung fuhren ab 21. Mai 1915 die SSB-Züge weiter entlang der Wilhelmstraße bis zum Staatsbahnhof.

Vierter Bahnbetrieb war die Kleinbahn Siegburg - Zündorf (KSZ), die ab 25. Mai 1914 vor dem Siegburger Staatsbahnhof hielt.

■ Grafik: Harald Flux

■ Die verwendeten Straßennamen entsprechen dem Stand 2010.

	KSZ - (Kleinbahn Siegburg - Zündorf)		Haupt-/ Vorsignal
	SSB - (Siegburger Bahn)		Schranke
	BTE - (Bröltaler Eisenbahn AG)		Bahnhof Siegburg
	CME - (Cöln-Mindener-Eisenbahn)		

Bahnstrecken in Siegburg, Linienplan um 1945

Nach der Sprengung der Zanger Siegbücke im März 1945 waren die Bahnverbindungen an dieser Stelle unterbrochen.

Die RSE richtete südlich der Brücke eine provisorische Station ein, die SSB-Züge endeten ebenfalls hier.

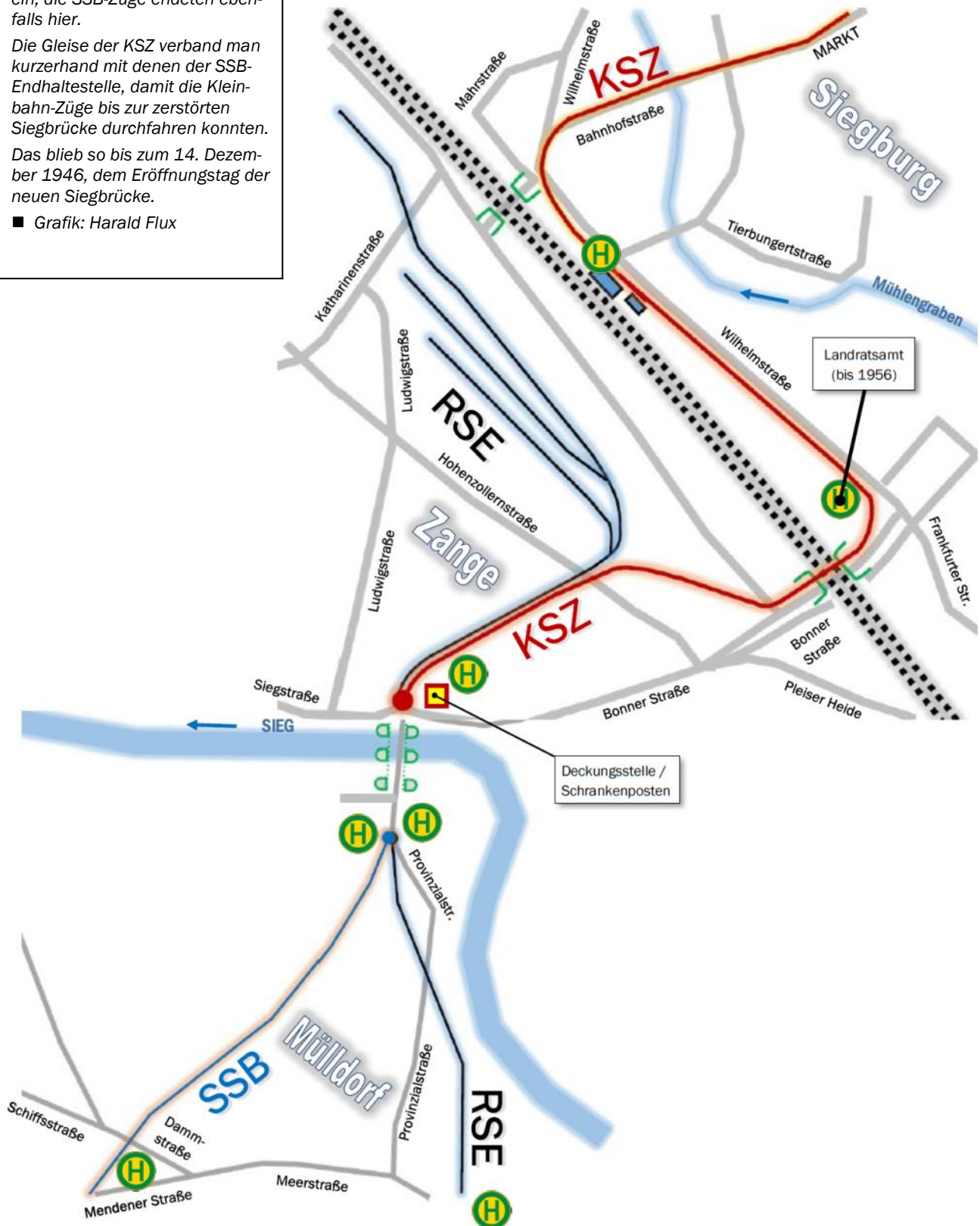
Die Gleise der KSZ verband man kurzerhand mit denen der SSB-Endhaltestelle, damit die Kleinbahn-Züge bis zur zerstörten Siegbücke durchfahren konnten.

Das blieb so bis zum 14. Dezember 1946, dem Eröffnungstag der neuen Siegbücke.

■ Grafik: Harald Flux



■ Die verwendeten Straßennamen entsprechen dem Stand 2010.



**Bahnstrecken in Siegburg,
Linienplan um 1955**

Nach Eröffnung der neuen Zanger Siegbücke nahm ab 14. Dezember 1946 zunächst die RSE den Bahnbetrieb zu ihrem Siegburger Bahnhof auf.

Fünf Tage später fuhren auch die SSB-Züge wieder bis zum Staatsbahnhof. Die Züge der KSZ endeten wie zuvor an ihrer Endhaltestelle vor dem Bahnhof.

Am 30. Juni 1951 stellte die RSE ihren Personenverkehr bis Niederpleis ein, am 22. Mai 1955 endete hier auch der Güterverkehr.

Im Jahr darauf ließen die SSB die seit den 1930er Jahren bestehende Haltestelle „Landratsamt“ auf.

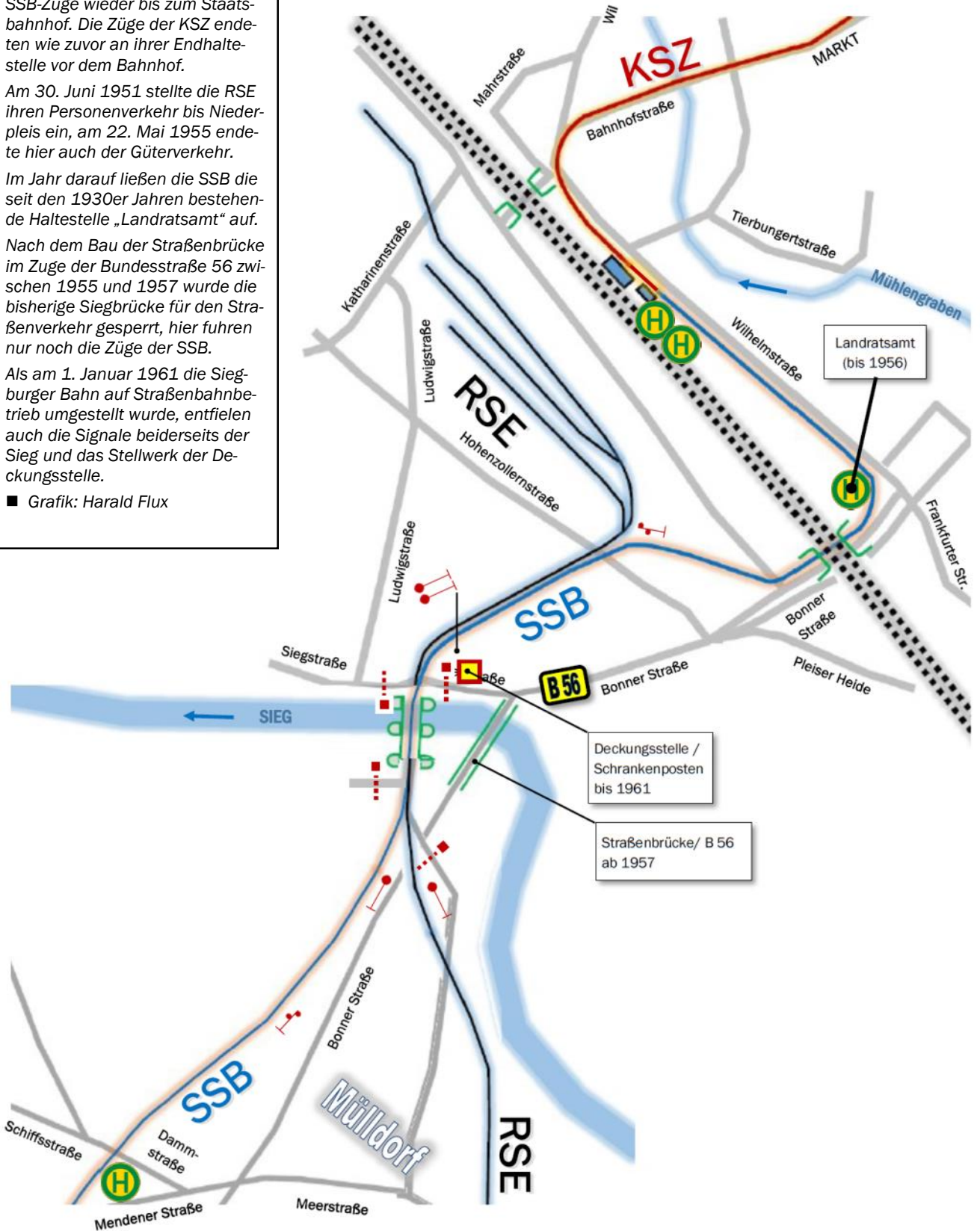
Nach dem Bau der Straßenbrücke im Zuge der Bundesstraße 56 zwischen 1955 und 1957 wurde die bisherige Siegbücke für den Straßenverkehr gesperrt, hier fuhren nur noch die Züge der SSB.

Als am 1. Januar 1961 die Siegburger Bahn auf Straßenbahnbetrieb umgestellt wurde, entfielen auch die Signale beiderseits der Sieg und das Stellwerk der Deckungsstelle.

■ Grafik: Harald Flux



■ Die verwendeten Straßennamen entsprechen dem Stand 2010.





■ Die verwendeten Straßennamen entsprechen dem Stand 2010.

	SSB - Straßenbahn-Linie S		SSB - (Siegburger Bahn - Linie S)
	DB - (Deutsche Bahn AG)		Bahnhof Siegburg
	Wartehalle (SSB)		KSZ - (Kleinbahn Siegburg - Zündorf) - stillgelegt 1963
			RSE - (Rhein-Sieg-Eisenbahn AG) - stillgelegt 1955

Signalsymbole:

Zwangshalt

Kasten für Signalstab

Bahnstrecken in Siegburg, Liniplan um 1968



Die SSB eröffneten 1961 den Haltpunkt „Siegburg-Zange“, direkt an der Siegstraße gelegen.

Der Personenverkehr der KSZ wurde in Siegburg am 14. Oktober 1963 eingestellt. Somit erreichten nur noch die Gleise der Deutschen Bundesbahn und der SSB die Kreisstadt.

Der Streckenabschnitt zwischen Hangelar und Siegburg-Mülldorf (ab 1969 Sankt-Augustin-Mülldorf) war bis 1968 zweigleisig ausgebaut worden. Der stabgesicherte eingleisige Abschnitt zum Siegburger Bahnhof begann unmittelbar hinter dem Bahnübergang Dammstraße.

■ Grafik: Harald Flux

Signalsymbole:

-  Fahrsignal
-  Zwangshalt



-  SSB - Stadtbahn-Linie S
-  DB - (Deutsche Bahn AG)
-  Bahnhof Siegburg
-  Wartehalle (SSB)

■ Die verwendeten Straßennamen entsprechen dem Stand 2010.

Bahnstrecken in Siegburg, Linienplan um 1980

Wegen des für 1981 vorgesehenen Ausbaus der Bundesautobahn A 560 bis zur Anschlussstelle Siegburg musste ab Ende der 1970er Jahre eine neue SSB-Strecke zwischen Sankt Augustin-Mülldorf und Siegburg-Zange sowie eine neue Siegburgbrücke gebaut werden, die beide im Mai 1980 in Betrieb genommen wurden.

Der zweigleisig ausgebauter Streckenabschnitt endete vor der Hohenzollernstraße in Zange.

Der Haltepunkt in Zange wurde etwas nordöstlich zwischen der Siegstraße und der Hohenzollernstraße neu errichtet.

Die Zugsicherung des eingleisigen Abschnitts zwischen Zange und Bahnhof wurde nun durch (Straßenbahn-)Fahrsignale sichergestellt.

Die bisherige eingleisige Strecke zur alten Siegburgbrücke baute man ab, die Brücke wurde 1982 abgerissen.

■ Grafik: Harald Flux

**Bahnstrecken in Siegburg,
Linienplan um 2000**

Die Deutsche Bahn AG begann 1998 mit dem groß angelegten Umbau des bisherigen Bahnhofs Siegburg zum neuen ICE-Halt „Siegburg/ Bonn“. Für die Stadtbahn war ein unterirdischer Nahverkehrsbahnhof mit direktem Anschluss an die ICE-Bahnsteige vorgesehen. Eine von Verkehrsinitiativen vorgeschlagene Verlängerung der Stadtbahn bis Lohmar kam nicht zustande.

Im September 2000 wurde die Strecke zwischen Sankt Augustin und Siegburg gesperrt. Die Gleise wurden ab der bisherigen Überleitstelle in Zange nach Norden zum neuen Tiefbahnhof verschwenkt und zweigleisig ausgebaut.

Am 16. Oktober 2000 nahm man die Stadtbahn-Endhaltestelle „Siegburg/ Bahnhof“ in Betrieb.

Kurz darauf konnte der bisherige eingleisige Streckenabschnitt zur alten Endstation an der Wilhelmstraße abgebaut werden.

■ Grafik: Harald Flux

	SSB - Stadtbahn-Linie 66	
	DB - (Deutsche Bahn AG)	
	Bahnhof Siegburg	■ Die verwendeten Straßennamen entsprechen dem Stand 2010.
	ehem. Wartehalle (SSB)	

Signalsymbole:

	Hauptsignal
--	-------------



Mitgliederversammlung 2026

20 stimmberechtigten Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) fanden sich am Donnerstag, 12. März 2026, zur Mitgliederversammlung in der Kantine des SWB-Betriebshofs Dransdorf ein.

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.
- Daniel Michler (Schatzmeister), bestätigt.

- René Brücker (2. Beisitzer), bestätigt.
- Wolfgang Krett (3. Beisitzer), neu gewählt.
- Andreas Engels (Kassenprüfer), neu gewählt.
- Ralf Steuber (Kassenprüfer), neu gewählt.

Ein schriftlicher Antrag wurde eingereicht:

- Versand der Einladungen zur Mitgliederversammlung erfolgt künftig per E-Mail. Mitglieder ohne E-Mail-Adresse erhalten weiterhin Briefpost. Die Mitgliederversammlung stimmte dem Antrag zu. (HF)



Sonderfahrten im Brohltal

Der HVSWB-Vereinsbus 8603 wartete am 6. Juni 2026 am ehemaligen Brohltalbahnhof Kempenich auf die Rückfahrt nach Brohl. Als „Schienenersatzverkehr“ beschildert befuhr er die Route der historischen Brohltalbahn-Buslinie 1.

Die nach rechts führende Stichstraße markiert den ehemaligen Bahnsteigbereich. Zwei Jahre nach der 1974 vollzogenen Streckenstilllegung wurden die Gleise hier abgebaut.

■ Foto: Ralf Heinzl

Die Brohltal-Eisenbahn feierte ihr 125-jähriges Bestehen vom 4. bis 7. Juni 2026 mit einem großen Bahnfest, zu dem nach Angaben des veranstaltenden Vereins „Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V. (IBS)“ rund 5000 Besucher kamen.

Neben dem verstärkten Einsatz von Dampfzügen bot der IBS samstags und sonntags auch einen Busbetrieb mit historischen Omnibussen an. Auf dem Abschnitt zwischen Brohl (Rhein) und Burgbrohl, auf dem bis 1995 die Brohltalbahn eigene Buslinien betrieb, fuhren die Busse im Halbstundentakt.

Eingesetzt wurden hier neben dem **HVSWB-Vereinsbus 8603** (Mercedes-Benz O 305, Baujahr 1986) folgende Fahrzeuge:

- Mercedes-Benz O 305 G von Standardbus GdR Stefan Fuchs und Daniel Therhaag, Krefeld, KR-O 305H, ex DB 17-507, Baujahr 1985,

- Mercedes-Benz O 307 von IG Bahnbus e.V., Mainz, MZ-DB 65H, ex DB 19-665, Baujahr 1986,
- Mercedes-Benz O 305 von Traditionsbus Mark-Sauerland e.V., Lüdenscheid, MK-V 1959, ex BVG B-V 1959, Baujahr 1984,
- MAN SL 202 von AND Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Dortmund e.V., EN-A 4119H, ex Flughafen Köln Bonn 4119, Baujahr 1990.

Vereinzelt fuhren die Busse auf dem Linienweg der historischen Buslinie 1 bis nach Engeln und Kempenich, dem ehemaligen Endpunkt der Brohltalbahn.

In Bad Tönstein (Jägerheim) konnten jeweils drei Busse besichtigt werden und in Burgbrohl wurden weitere Oldtimer- und Postfahrzeuge präsentiert. (RH)



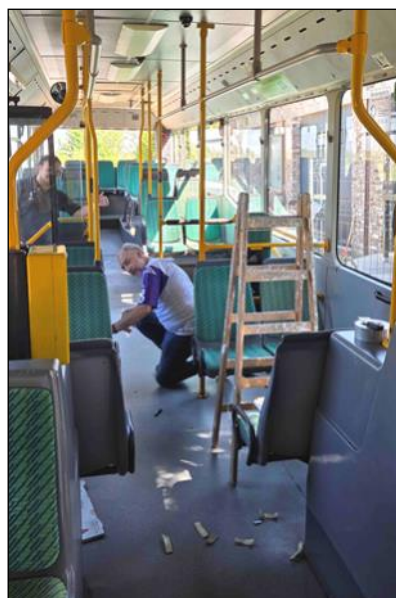
Arbeitstage des Vereins in Birresdorf

Am 9. Mai 2026 war es wieder soweit: Acht Vereinsmitglieder trafen sich in Birresdorf zum ersten Arbeitstag des Jahres 2026.

Neben dem Entfernen des Unkrauts vor der Halle standen vor allem Arbeiten am Vereinsbus 9808 an: Nach einer intensiven Innen- und Außenreinigung mussten kleinere Schönheitsreparaturen wie Lackierarbeiten und Vervollständigung der Fahrzeugbeschriftung erledigt werden.

Am Ende der Arbeiten setzten sich die Teilnehmer zu einen kleinen Umtrunk zusammen. (RH)

Der nächste Arbeitstag ist geplant am
Samstag, 4. Juli 2026.



Arbeitstag am
9. Mai 2026 in
Birresdorf.

■ Fotos:
Ralf Heinzel

„Es gibt immer was zu tun...“

Der Werbespruch einer großen Baumarktkette gilt ebenso für unsere Vereinsarbeiten.

Wir suchen Vereinsmitglieder, die sich in Birresdorf aktiv an diversen Arbeiten beteiligen wollen. Hier geht es um die Innen- und Außenpflege unserer Vereinsbusse, das Aufräumen der Fahrzeughalle oder das Sichten und Archivieren der Ersatzteile.

Helfende Hände werden immer gebraucht.

Unser Aufruf an Interessierte:

Wer an den Arbeitstagen mitmachen möchte, kann sich an den 1. Vorsitzenden, Thomas Nehiba, wenden:

☎ 01573 6801619 .

Die Termine sind alle zwei Monate, jeweils am 2. Samstag, geplant und werden über unsere WhatsApp-Gruppe „Arbeitsgruppe HVSWB“ bekanntgegeben. (RH)

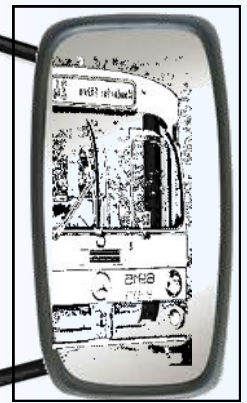
■ Richtigstellung:

In der Ausgabe 2.2025 des „HVSWB aktuell“ bemerkte der Fotoautor einen Fehler: Im Beitrag „Schienenreinigung“, Seite 28, Bild oben, lokalisierten wir das Motiv im Betriebshof Beuel. Es handelte sich aber um den Betriebshof Graurheindorf. Die Redaktion bittet um Entschuldigung.



Der um 1962 im Betriebshof Beuel aufgenommene SSB-Triebwagen 405 war mit „Einfahrt“ beschildert.

■ Foto: Manfred Zaubitzer, Sammlung Volkhard Stern



Zielbeschilderung „Einfahrt“

Während der 1960er Jahre trugen die Züge der Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkreises (SSB) auf der Linie H die ungebräuchliche Zielbeschilderung „Einfahrt“ in roter Schrift. Diese Anzeige konnte man bei allen Zügen lesen, die aus Richtung Königswinter und Bad Honnef in die Wagenhalle Beuel einrückten. Weil die Fahrten im Fahrplan aufgeführt waren, konnten Fahrgäste bis „Beuel Bahnhof“ mitfahren. Dies galt neben den Planzügen auch für die Zwischenfahrten im Berufsverkehr, deren Züge zum Ende ihres Einsatzes ab Oberdollendorf oder Königswinter ins Depot fuhren.

Dagegen stand die ebenfalls mit „Einfahrt“ beschilderte Fahrt des kursmäßigen Doppeltriebwagens, der montags bis freitags am Abend in Bad Honnef gegen einen Achtachser ausgetauscht wurde, nicht im Fahrplan. Gleiches galt für die Zwischenkurse von Montag bis Freitag im morgendlichen Berufsverkehr, deren Rückfahrt vom Rheinuferbahnhof zum Betriebshof Beuel kein Fahrplan verzeichnete.

Ab 1967 beendeten alle einrückenden Fahrzeuge ihren Einsatz vom Rheinuferbahnhof aus. Von diesem Zeitpunkt an waren sie mit „Beuel-Bahnhof“ beschildert. Die Anzeige „Einfahrt“ wurde nicht mehr verwendet.

Auf der Linie S rückten die Fahrzeuge stets vom Bertha-von-Suttner-Platz ein. Hier war die Beschilderung „Einfahrt“ nicht gebräuchlich. Die Einrückfahrten waren nicht im Fahrplan verzeichnet und mit ihnen wurden keine Fahrgäste befördert.

Mit dem Umbau der Achtachser auf Tunnelgängigkeit erhielten die Fahrzeuge auch neue Ziel filme, auf denen die „Einfahrt“ verschwunden war. (FM)

Info-Treff für Mitglieder

Termine und **Treffpunkte** werden gesondert bekanntgegeben.