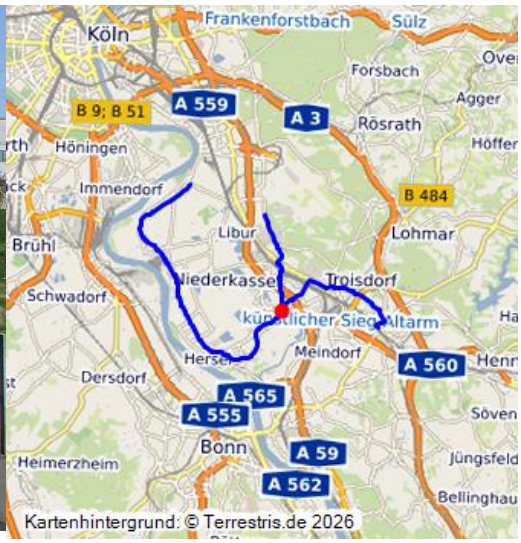
Personenverkehr auf der Kleinbahn Siegburg - Zündorf (Klb SZ)

Verkehrsbetriebe des Siegkreises bzw. Rhein-Sieg-Kreises
Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft RSVG
„Rhabarberschlitten“

Schlagwörter: Straßenbahn, Eisenbahnstrecke
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Köln, Niederkassel, Siegburg, Troisdorf
Kreis(e): Köln, Rhein-Sieg-Kreis
Bundesland: Nordrhein-Westfalen





Die Kleinbahn Siegburg - Zündorf an der Einmündung Spicher Straße / Sieglarer Straße in Troisdorf (2017)
Fotograf/Urheber: Franz-Josef Knöchel

Die Kleinbahn Siegburg-Zündorf betrieb ab 1914 Personenverkehr im rechtsrheinischen Raum zwischen Siegburg, Troisdorf, Niederkassel und Zündorf. Der Personenverkehr wurde zwischen 1963 und 1965 eingestellt. Der Güterverkehr wird auf Teilstrecken weiter betrieben.

Geschichte bis zur Eröffnung 1914
Eröffnung des Personenverkehrs 1914 und die Zeit bis 1945
Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis zur Einstellung 1965
Fahrzeuge des Personenverkehrs
Bahnhöfe, Haltepunkte und Betriebstellen
Link, Hinweis, Literatur

Geschichte bis zur Eröffnung 1914

Der rechtsrheinische Raum zwischen Bonn im Süden und Köln im Norden hatte um die Wende von 19. zum 20. Jahrhundert einen deutlichen wirtschaftlichen Aufschwung zu verzeichnen. Dabei entwickelten sich die Städte Troisdof und Siegburg zu Mittelzentren für den genannten Raum. Auch hatten sich zahlreich Industriebetriebe angesiedelt, die wiederum mit ihren Arbeitsplätzen die Bevölkerung aus den umliegenden ländlichen Gegenden anzog.
Allerdings waren die verkehrlichen Verhältnisse schwierig, sowohl für die Materiallieferungen an und von den Industriebetrieben als auch für den Personenverkehr. Die Region querte lediglich die Eisenbahn von Koblenz über Beuel nach Köln bzw. die Bahn von Siegen nach Köln. Bahnhöfe für den Personenverkehr gab es in Siegburg, Troisdorf, Spich und Wahn.
Um diese Verhältnisse zu verbessern wurden ab 1906 Verhandlungen durch den Siegkreis geführt. Man plante eine Kleinbahn von Much im Oberbergischen Land über Siegburg und Troisdorf nach Mondorf am Rhein. Die Verbindung von der Kreisstadt Siegburg nach Much auf der geplanten Bahntrasse stellte dann ab 1927 die Wahnbachtalstraße her.

Das zuständige königliche preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hatte am 8. Oktober 1907 die Planungen freigegeben. Die beauftragte Continentale Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin legte 1908 dem Siegkreis detaillierte Pläne und Kostenberechnungen vor. Allerdings verhinderten Einsprüche, Unstimmigkeiten bei der Streckenführung sowie Finanzierungsprobleme den Fortschritt des Projekts.
1909 planten die Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke (RWE) ein Braunkohlenkraftwerk in Hürth-Knapsack zu bauen, das auch Industrien auf der rechten Rheinseite versorgen sollte. Zur Auslastung des Kraftwerkes, das 1913 die Produktion aufnahm, war das RWE am Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn im Raum Siegburg und Troisdorf interessiert. Der Kreis nahm daher Verhandlungen mit dem RWE auf. Der Kreistag beschloss dann im Dezember 1910 den Bau einer normalspurigen, elektrischen Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Porz über Mondorf nach Beuel mit einem Abzweig nach Troisdorf und Siegburg. Verbindungen mit der königlich-preußischen Staatsbahn sollten in Beuel, Troisdorf und Porz hergestellt werden. Ferner sollte es eine Verbindung zum Rheinkai bei Mondorf geben.

In den Verträgen mit dem RWE verpflichtete sich der Siegkreis, 4,7 Millionen Mark für den Bau zur Verfügung zu stellen. Der Pachtvertrag sah eine Laufzeit von 50 Jahren bis 1964 vor. Das RWE sorgte für die Errichtung der Anlagen. Einsprüche und Anregungen kamen unter anderem von der Staatsbahn, die ihre eigenen Verkehre und damit ihre Einnahmen gefährdet sah. Die Stadt Köln wünschte einen Anschluss an ihre noch zu bauende Bahn nach Zündorf und Langel bzw. Wahn. Nach weiteren Planungen erteilte der Regierungspräsident in Köln am 5. August 1913 dem Siegkreis die Konzession für den Bau und Betrieb einer regelspurigen Kleinbahn von Siegburg über Troisdorf, Sieglar, Mondorf nach Zündorf mit einem Abzweig von Sieglar über Spich zum Werk Wahn der Rheinisch-Westfälischen Sprengstoffwerke Troisdorf. Darin war eine Gleisverbindung zur Kölner Vorortbahn in Zündorf ausgeschlossen. Mit dem Bau und dem Betrieb wurde das RWE beauftragt. Noch im August 1913 begannen die Bauarbeiten.

Eröffnung des Personenverkehrs 1914 und die Zeit bis 1945

Der Personenverkehr wurde am 25. Mai 1914 zwischen Siegburg, Sieglar und Lülsdorf aufgenommen. Noch in der Zeit des Ersten Weltkrieges eröffnete man am 6. Mai 1917 den Personenverkehr von Sieglar nach Lind, wo Anschluss an die Wahner Straßenbahn zum Staatsbahnhof Wahn bestand. Ab Lülsdorf bis Langel fuhren die Züge ab dem 29. Oktober 1920 und weiter zum Endbahnhof in Zündorf vom 1. Oktober 1921 an.
Es handelte sich um eine eingleisige Strecke mit zahlreichen Ausweichstellen (siehe Bahnhöfe).
Der Betriebsmittelpunkt mit dem Betriebshof befand sich in Sieglar. Hier zweigte auch die Strecke nach Lind / Wahn ab. In Sieglar befand sich auch der einzige mit Personal besetzte Bahnhof. Der Betriebshof in Sieglar besaß ein großes, zweistöckiges Verwaltungsgebäude, eine Wagenhalle mit sechs Gleisen und Werkstatt sowie einen zweigleisigen Lokschuppen (abgerissen 1969). Der Betriebshof wurde nach Aufgabe des Bahnbetriebes für den Busbetrieb umgebaut und ist weiterhin in Benutzung.
Die Haltepunkte mit Ausweichgleisen (zusätzliches, mit Weichen verbundenes Gleis, um zwei Züge aneinander vorbei fahren zu können) dienten auch dem Güterverkehr, sie besaßen zumeist ein Ladegleis. Die Haltepunkt waren dem Personenverkehr vorbehalten. Die Länge der befahrenen Strecken mass 34,35 km bei einer Gleislänge von rund 42 Kilometern. Der Personenverkehr wurde mit elektrischen Treibwagen und Beiwagen durchgeführt (siehe Fahrzeuge).

Der Fahrplan sah einen halbstündigen Verkehr zwischen Siegburg und Sieglar vor. Die Verbindung nach Lülsdorf und Zündorf wurde stündlich bedient. Nach Lind und Wahn war der Verkehr auf den Berufsverkehr ausgerichtet. Die eingleisige Strecke mit wenigen Ausweichstellen ließ keine dichtere Zugfolge zu. Die Höchstgeschwindigkeiten betrugen 15 bis 30 Kilomter pro Stunde. Auf den freien Strecken auf eigenem Bahnkörper durfte 40 Kilometer pro Stunde gefahren werden. Die Fahrzeit zwischen Siegburg und Zündorf betrug 85 Minuten, von Sieglar nach Wahn 21 Minuten. Auf der ersten Strecke fuhren Triebwagen und zwei Beiwagen, jeder Wagen mit einem Schaffner besetzt. Nach Wahn fuhren die Triebwagen ohne Beiwagen.
Die Beförderungszahlen entwickelten sich von Anfang an gut. Fuhren im ersten Betriebjahr 3,4 Millionen Fahrgäste mit, waren es 1918 knapp sechs Millionen. Grund hierfür waren die kriegswichtigen Industriebetriebe in Wahn, Troisdorf, Siegburg und Lülsdorf.

Die wirtschaftlich und politisch schwierigen Zeiten nach dem Ende des Ersten Weltkrieges ließen die Beförderungszahlen deutlich sinken. Erst ab der Mitte der 1930er Jahre besserten sich die Verhältnisse, im Geschäftsjahr 1935/36 gab es erstmals nach zehn Jahren wieder einen kleinen Gewinn.
Während der Zeit der Besetzung des Rheinlandes durch alliierte Truppen und der gleichzeitigen Unterbrechung von Eisenbahnverbindungen baute man 1923 die noch fehlende Gleisverbindung in Zündorf. Nun wurden auch zeitweise durchgehende Züge gefahren.
In den 1920er Jahren verfolgte man Pläne zur Erweiterung der Bahn. Für einen Ausbau nach Menden mit einer neuen Siegbrücke gab es bereits die ministerielle Zustimmung. Und auch die Verbindung zwischen Mondorf und Beuel wurde weiter geplant.

In der Zeit vor und im Zweiten Weltkrieg gab es erhebliche Belastungen für die Bahn. Die im Raum ansässige Rüstungsindustrie arbeitete auf Höchstlast. Dementsprechend gab es umfangreiche Verkehre, um die Arbeiter zu ihren Arbeitsplätzen bzw. Wohnorten zu transportieren.
Der Verkehr wurde mit fortschreitenden Bombardierungen der Fabrikanlagen und der Verkehrsanlagen erheblich gestört. Man stellte ihn nach den schweren Zerstörungen am 28. und 29. Dezember 1944 ein. Zahlreiche Brücken und Streckenabschnitte waren beschädigt, dazu kamen die zerstörten Innenstädte von Siegburg und Troisdorf, in denen kein Betrieb möglich war.

Die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bis zur Einstellung 1965

Schon bald nach dem Einmarsch der amerikanischen Truppen im April 1945 wurde mit den Aufräumarbeiten begonnen. So fuhren bereits im Juni 1945 wieder Züge zwischen Sieglar und Rheidt. Auf Betreiben der englischen Militärverwaltung setzte man die Verbindung nach Wahn vorrangig instand (siehe Fahrzeuge).
In den zerstörten Innenstädten von Siegburg und Troisdorf waren die Arbeiten so weit vorangeschritten, dass der Verkehr im Frühjahr 1946 wieder aufgenommen werden konnte. Über die Agger führte jedoch nur eine Notbrücke für Fußgänger, es gab noch keinen durchgehenden Verkehr. Dies folgte erst am 25. März 1948.
Zwar gab es zunächst eine Steigerung der Beförderungszahlen, aber das Material und die Fahrzeuge waren nicht mehr zeitgemäß und ab den 1950er Jahren nahm der Individualverkehr mit Autos seinen massiven Aufschwung. Zwar wurde noch ein moderner Triebwagen Nr. 20 beschafft und zwischen 1955 und 1963 der Oberbau teilweise erneuert, das Ende des Bahnbetriebes war aber Ende der 1950er Jahre absehbar.

Der Kreis wollte vor allem den besonders belasteten Abschnitt zwischen Sieglar und Troisdorf stilllegen, dies verhinderte jedoch der Betreiber, das RWE. Es war der Abschnitt mit den meisten Fahrgästen, und der Pachtvertrag lief noch bis 1964. Aber ab 1961 wollte sich das RWE von all seinen Pachtbahnen trennen. Dies wurde zum Anlass genommen, den Pachtvertrag vorzeitig zum 30. April 1963 aufzulösen. Damit änderten sich auch die Eigentums- und Rechtsverhältnisse. Ab dem 1. Mai 1963 war es ein Eigenbetrieb des Kreises mit dem Namen „Verkehrsbetriebe des Siegkreises“, später „Verkehrsbetriebe des Rhein-Sieg-Kreises“. Seit 1972 hat die Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) die Betriebsführung.
Im Personenverkehr folgte zum 14. Oktober 1963 die Stilllegung des Abschnittes zwischen Siegburg und Sieglar. Am 5. September 1964 war es der Abschnitt zwischen Sieglar und Zündorf, auf den am 30. August 1965 der Rest zwischen Sieglar und Lind bzw. Wahn folgte.

Der Güterverkehr wird auf Teilstrecken bis heute fortgeführt. Aktuell in der Diskussion sind die Wiederaufnahme des Personenverkehr nach Zündorf und der Bau der Verbindung nach Beuel mit Anschluss an die Bonner Straßenbahn. Damit könnte man dann wieder auch rechtsrheinisch von Köln nach Bonn fahren, wenn auch auf anderen Wegen als bis 1963.

Fahrzeuge des Personenverkehrs

Zur Betriebsaufnahme gab es 14 Triebwagen und acht Beiwagen, die von den Firmen Carl Weyer & Cie., Düsseldorf bzw. Waggon-Fabrik AG Uerdingen geliefert worden waren. Drei der Beiwagen 56-58 waren zunächst für die Kleinbahn Wesel-Rees-Emmerich bestellt worden. 1922 kam ein weiterer Triebwagen (Nr. 15 der Firma Uerdingen) vom niederrheinischen Betrieb nach Sieglar. Das RWE war Betriebsführer mehrerer Straßenbahen im Rheinland, das Umsetzen von Wagen von einem Betrieb zum anderen war ein typisches Merkmal der Betriebsführung durch das RWE. Die Wagen waren cremefarben angestrichen, mit dunkelbraunen, später grünen Zierleisten.
1921 kamen noch drei Triebwagen der Fa. Gebr. Schöndorff AG, Düsseldorf hinzu. Vier weitere Beiwagen lieferte die Fa. Weyer & Co 1916 sowie die Fa. Schöndorff 1921. Von diesen kamen zwei 1964 noch an die Bahn Langenfeld-Monheim-Hitdorf. Weitere Wagen wurden mit der Wahner Straßenbahn getauscht.

Im Zuge einer geplanten Modernisierung wurde 1956 ein moderner vierachsiger Triebwagen der Maschinenfabrik Eßlingen gekauft, der sich jedoch nicht bewährte. Er kam 1967 an die Elektrischen Bahnen der Kreise Bonn-Stadt, Bonn-Land und des Siegkrieses (SSB) und wurde dort als Arbeitswagen A 41 eingesetzt. Dieser Wagen kam 1988 nach Amsterdam, dort ist er heute im Amsterdam Vervoer Museum (AVM) erhalten geblieben.
Nach Betriebseinstellung wurden die meisten Wagen verschrottet.

Eine Besonderheit waren die blauen Triebwagen der Royal Air Force (RAF), die auf Anordnung der englischen Verwaltung nach eigenem Fahrplan zwischen Troisdorf und Wahn verkehrten. Es handelte sich um den Triebwagen 13 und den Beiwagen der Wahner Straßenbahn Nr. 32, die mit dem himmelblauen RAF-Anstrich versehen wurden. Dieser Verkehr lief bis 1948.

Bahnhöfe, Haltepunkte und Betriebstellen

Entlang der beiden Strecken, der Hauptstrecke von Siegburg nach Zündorf und dem Abzweig von Sieglar nach Lind/Wahn, gab es folgende Bahnhöfe und Haltepunkte, deren Bedienung vor allem in den beiden Städten wechselten. An den Ausweichen gab es regelmäßig Ladegleise für den örtlichen Güterverkehr. Einige der Namen haben sich im Laufe der Zeiten geändert.

Die Strecke von Siegburg nach Zündorf:

- Siegburg, Bahnhof (Bahn-Kilometer 0,0, zwei Gleise mit Anschluss an die Siegkreisbahnen SSB)
- Siegburg, Marktplatz
- Siegburg, Kaiserstraße (Bahn-Kilometer 1,0, Ausweichgleis)
- Siegburg, Waldstraße
- Siegburg, Ernststraße
- Siegburg, Brückberg (Bahn-Kilometer 2,5, Ausweichgleis)
- Troisdorf, Aggerbrücke
- Troisdorf, Maienstraße (Bahn-Kilometer 3,5, Ausweichgleis)
- Troisdorf, Taubengasse
- Troisdorf, Ursulaplatz (Bahn-Kilometer 4,5, Ausweichgleis)
- Troisdorf, Poststraße
- Troisdorf, Wilhelmstraße
- Troisdorf, Kölner Straße (Bahn-Kilometer 5,6, Ausweichgleis)
- Oberlar, Kirchstraße
- Oberlar, Landgrafenstraße
- Oberlar, Ausweiche (Bahn-Kilometer 7,1, Ausweichgleis)
- Sieglar, Friedenstraße
- Sieglar, Betriebsbahnhof (Bahn-Kilometer 8,3, besetzter Bahnhof, Anschluss an den Betriebshof)
- Sieglar, Rathausstraße
- Sieglar, Kriegsdorferweg
- Eschmar (Bahn-Kilometer 10,3, Ausweichgleis)

- Müllekoven
- Bergheim, Müllekoven
- Bergheim (Bahn-Kilometer 12,3, Ausweichgleis)
- Mondorf, Provinzialstraße
- Mondorf, Beckergasse (Bahn-Kilometer 14,3, Ausweichgleis)
- Rheidt, Süd
- Rheidt, Station (Bahn-Kilometer 16,3, Ausweichgleis)
- Rheidt, Nord
- Niederkassel, Station (Bahn-Kilometer 18,7, Ausweichgleis)
- Niederkassel Nord
- Lülsdorf, Feldmühle (Bahn-Kilometer 20,4, Ausweichgleis)
- Lülsdorf, Weg nach Ranzel
- Langel, Station (Bahn-Kilometer 23,15, Ausweichgleis)
- Langel, Mühle
- Langel, Nord
- Oberzündorf
- Zündorf, Endstelle (Bahn-Kilometer 26,8, zwei Gleise, Gleisanschluss an die Kölner Verkehrsbetriebe ab 1923)

Die Strecke von Sieglar nach Lind / Wahn

- Sieglar, Betriebsbahnhof
- Phönix
- Spich (Ausweichgleis)
- Westerwerke
- Lind (Ausweiche, Anschluss an die Wahner Straßenbahn)

- Südlager (Wahner Straßenbahn)
- Wahn, Heide (Wahner Straßenbahn)
- Wahn, Magazinstraße (Wahner Straßenbahn)
- Wahn, Betriebsbahnhof (Wahner Straßenbahn)
- Wahn, Elektrische Isolierwerke (Wahner Straßenbahn)
- Wahn, Frankfurter Straße (Wahner Straßenbahn)
- Wahn, Bahnhof (Wahner Straßenbahn)

Hinweis
Der Streckenverlauf wurde von der Topographischen Karte 1939-1945 übernommen und mit der aktuellen Deutschen Grundkarte DGK 5 abgeglichen (vgl. Kartenansicht).

(Claus Weber, LVR-Redaktion KuLaDig, 2019)

Internet
de.wikipedia.org: Kleinbahn Siegburg - Zündorf (abgerufen 06.11.2019)

Literatur

Becker, Adolf / Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (Hrsg.) (1989): Kleinbahn Siegburg-Zündorf. Rhein-Sieg-Eisenbahn 1914 1989. Bonn.

Höltge, Dieter (1996): Bergisches und Siegerland. Von Wuppertal bis Bonn. (Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band 5.) S. 244-257, Freiburg.

Reimann, Wolfgang W.; Frenz, Eckehard (1975): Die Bahnen des RWE. S. 144-146, Gräfeling.

Stern, Volkhard (2015): Verkehrsknoten Bonn. S. 60, Freiburg.

Wolff, Gerd (1997): Deutsche Klein- und Privatbahnen. Band 4: Nordrhein-Westfalen / Südlicher Teil. S. 188-208, Freiburg.

Personenverkehr auf der Kleinbahn Siegburg - Zündorf (Klb SZ)

Schlagwörter: Straßenbahn, Eisenbahnstrecke
Ort: Köln, Niederkassel, Siegburg, Troisdorf
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Karten, Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung
Historischer Zeitraum: Beginn 1914, Ende 1965
Koordinate WGS84: 50° 48 5 N: 7° 07 31,93 O / 50,80139°N: 7,12554°O
Koordinate UTM: 32.367.913,65 m: 5.629.413,74 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.579.389,42 m: 5.630.156,34 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: Claus Weber, „Personenverkehr auf der Kleinbahn Siegburg - Zündorf (Klb SZ)“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-299108 (Abgerufen: 14. November 2026)

Copyright © **LVR**

LVR Qualität für Menschen
HESSEN
SH Schleswig-Holstein Der echte Norden
RheinlandPfalz
Rheinischer Verein Für Denkmalpflege und Landschaftsschutz