



U-Bahn Bonn (Heussallee/Museumsmeile)

Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg (SRS) als koordinierende Planungsinstanz gegründet. Für die Stadtbahnplanungen innerhalb der Städte Köln und Bonn besaß sie aber stets nur eine untergeordnete Relevanz.

In den letzten Jahrzehnten konnten vom geplanten Stadtbahnnetz nur Teile fertig gestellt werden. Da allerdings in Köln das Konzept der Unterpflasterstraßenbahn bzw. der Pré-Métro schon etabliert war, ging man dieses weiter. Günstig hinzu kam, dass bereits in den siebziger Jahren nur noch rund ein Viertel aller Strecken in Straßenfahrbahnen lag. Dadurch führte der Stadtbahnbau in Köln und Bonn nicht wie in einigen Ruhrgebietsstädten zu größeren Stilllegungen im Straßenbahnnetz, sondern weiterhin zu einem kontinuierlichen Ausbau der Straßenbahn zur Stadtbahn.

Zum Zeitpunkt der Aufstellung der landesweiten Rahmenplanung war auch in Bonn der Bau von Tunnelstrecken bereits im Gange. Begünstigt aus dem hohen Stellenwert Bonns als damalige Bundeshauptstadt gab das Bundeskabinett bereits 1965 eine Zusage zur Bereitstellung erheblicher Finanzmittel für den Ausbau des Nahverkehrsnetzes. Ein wesentlicher Aspekt der Bonner Planung war die Zusammenführung der bestehenden, teilweise bereits recht gut ausgebauten unterschiedlichen Nahverkehrsbahnen zu einem System. Anfang der siebziger Jahre führten die Rheinufer- und Vorgebirgsbahn der KBE, die Siegburger und Siebengebirgsbahn der SSB, die Straßenbahn der SWB sowie die BGM-Straßenbahn nach Bad Godesberg und Mehlem alle noch ein Eigenleben. Die Bonner Planungen sahen zunächst eine Durchbindung der Rheinuferbahn über eine neue Tunnelstrecke bis nach

*Bad Godesberg and Mehlem all operated independently. The first project was to extend the 'Rheinuferbahn' in tunnel south towards Bad Godesberg. Construction of the underground section began on 10 December 1967. It was conceived for the use of 2.7 m wide KBE railway stock, slightly wider than the 2.65 m wide Stadtbahn car B. When the general guidelines were passed, the tunnel project was adapted accordingly. An overall Stadtbahn project for Bonn was approved on 15 June 1972. It included three trunk routes:*

- A: Vorgebirgsbahn/Rheinuferbahn - Bonn Hauptbahnhof - government quarter - Bad Godesberg - Mehlem with a branch across the River Rhine to Ramersdorf, Königswinter and Bad Honnef
- B: Duisdorf/Hardtberg - Bonn Hauptbahnhof - Beuel - Siegburg/Ramersdorf
- C: Cologne/Bonn Airport - new Rhine crossing - Auerberg - Bonn Hauptbahnhof - Dottendorf - government quarter

*The first Stadtbahn line to start operation was part of route A, and was operated as an isolated line U3 between Bonn and Bad Godesberg not yet linked to the KBE lines. The new route included an underground section from the central station to a ramp at Ollenhauerstraße. The southern section consisted of an upgraded route of the former BGM tramway. A temporary station was still in use at Hauptbahnhof in as late as 1979. This was the first route in the Cologne/Bonn area to be operated exclusively with Stadtbahn rolling stock. All stations, even those on the surface, had high platforms from the beginning. In Cologne, however, where the sole use of Stadtbahn cars was not seen as something very*