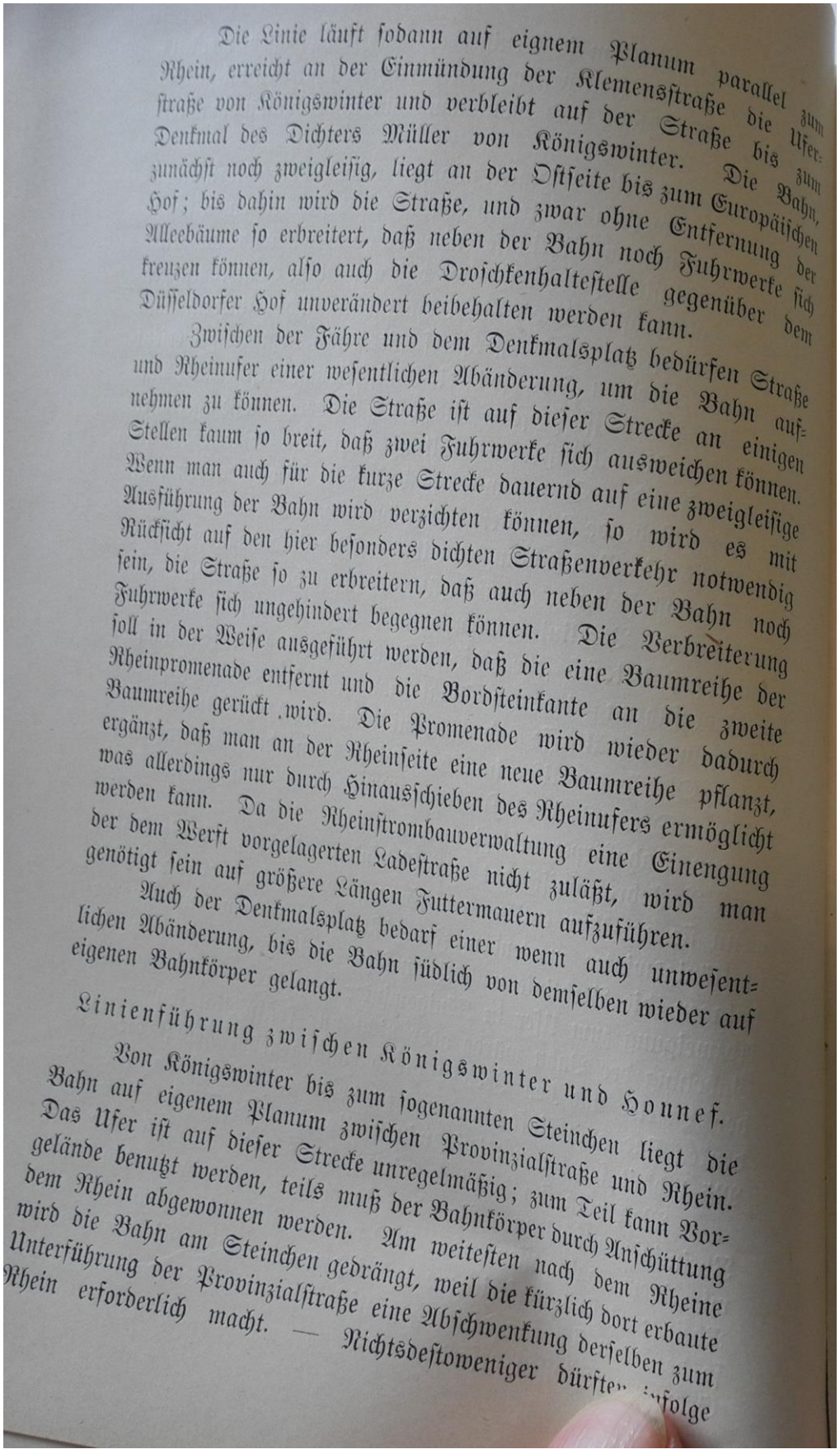
K2-10 Planung der SBB in Rhöndorf und Honnef 1920



Die Linie läuft sodann auf eignem Planum parallel zum Rhein, erreicht an der Einmündung der Klemensstraße die Uferstraße von Königswinter und verbleibt auf der Straße bis zum Denkmal des Dichters Müller von Königswinter. Die Bahn, zunächst noch zweigleisig, liegt an der Ostseite bis zum Europäischen Hof; bis dahin wird die Straße, und zwar ohne Entfernung der Alleebäume so erbreitert, daß neben der Bahn noch Fuhrwerke sich kreuzen können, also auch die Droschkenhaltestelle gegenüber dem Düsseldorfer Hof unverändert beibehalten werden kann.

Zwischen der Fähre und dem Denkmalsplatz bedürfen Straße und Rheinufer einer wesentlichen Abänderung, um die Bahn aufnehmen zu können. Die Straße ist auf dieser Strecke an einigen Stellen kaum so breit, daß zwei Fuhrwerke sich ausweichen können. Wenn man auch für die kurze Strecke dauernd auf eine zweigleisige Ausführung der Bahn wird verzichten können, so wird es mit Rücksicht auf den hier besonders dichten Straßenverkehr notwendig sein, die Straße so zu erbreitern, daß auch neben der Bahn noch Fuhrwerke sich ungehindert begegnen können. Die Verbreiterung soll in der Weise ausgeführt werden, daß die eine Baumreihe der Rheinpromenade entfernt und die Bordsteinkante an die zweite Baumreihe gerückt wird. Die Promenade wird wieder dadurch ergänzt, daß man an der Rheinseite eine neue Baumreihe pflanzt, was allerdings nur durch Hinausschieben des Rheinufers ermöglicht werden kann. Da die Rheinstrombauverwaltung eine Einengung der dem Werft vorgelagerten Ladestraße nicht zuläßt, wird man genötigt sein auf größere Längen Futtermauern aufzuführen.

Auch der Denkmalsplatz bedarf einer wenn auch unwesentlichen Abänderung, bis die Bahn südlich von demselben wieder auf eigenen Bahnkörper gelangt.

Linienführung zwischen Königswinter und Honnef.

Von Königswinter bis zum sogenannten Steinchen liegt die Bahn auf eigenem Planum zwischen Provinzialstraße und Rhein. Das Ufer ist auf dieser Strecke unregelmäßig; zum Teil kann Vorgelände benutzt werden, teils muß der Bahnkörper durch Anschüttung dem Rhein abgewonnen werden. Am weitesten nach dem Rheine wird die Bahn am Steinchen gedrängt, weil die kürzlich dort erbaute Unterführung der Provinzialstraße eine Abschwenkung derselben zum Rhein erforderlich macht. — Nichtsdestoweniger dürfte infolge

Verengung des Rheinbettes Schwierigkeiten kaum entstehen, da hier der Rhein sehr breit ist und das Böschungspflaster, womit natürlich der dem Angriff des Stromes ausgesetzte Bahnkörper befestigt werden muß, einen glatteren Abfluß des Wassers gewährleistet.

Vom Steinchen ab läuft die Bahn westlich der Staatsbahn und zunächst annähernd parallel zu derselben in einem Abstand, welcher die Erbreiterung des Bahnkörpers der Staatsbahn gestattet, kreuzt die zum Ufer führende Straße von Rhöndorf in Schienenhöhe und hält sich weiter westlich der Bahn, bis sie an einer Stelle nach Osten abschwenkt, welche durch die Lage des Endbahnhofes in Honnef bedingt ist.

Die Lage westlich des Bahndammes ist außerordentlich günstig, weil der mit großem Geschick angelegte Bebauungsplan der Stadt Honnef, welcher die ganze Fläche vom Drachenfels zwischen Staatsbahn und Gebirge umfaßt, nicht berührt wird, und der Grunderwerb sich vielleicht deshalb noch verhältnismäßig billig bewerkstelligen läßt.

Linienführung in Honnef.

Im Benehmen mit den Vertretern der Stadt Honnef ist für die Anlage des Bahnhofes eine Stelle gewählt, welche westlich der evangelischen Kirche, also nahe dem Kurpark liegt, und dabei nicht weit von der Hauptstraße und dem Marktplatz gelegen, den Verkehr in seinem Mittelpunkt trifft.

Um zu dem Punkt zu gelangen, muß die Staatsbahn gekreuzt werden. Da die Schienenoberkante der Staatsbahn auf + 56,36 liegt und die des Endbahnhofes eine Ordinate von etwa 61,80 über N. N. erhalten muß, ist die Anlage einer Ueberführung gegeben. Das Gleis auf der Ueberführung kann auf gleicher Höhe mit dem des Endbahnhofes angeordnet werden, so daß die Bahn zwischen ihrer Kreuzung mit der Staatsbahn und dem Endpunkt horizontal bleibt, während allerdings die entgegengesetzte Rampe an der Westseite der Staatsbahn schon der Wegekreuzungen wegen mit einer Steigung von 1 : 40 angelegt werden muß. Wenn auch das Maß für den bei einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde noch zulässigen kleinsten Krümmungshalbmesser nicht überschritten zu werden braucht, so wird doch die Ersteigung der Rampe schon mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Motore eine Ermäßigung der Geschwindigkeit erfordern.

Für den Bebauungsplan, welcher nur einer geringeren Aenderung bedarf, ist der Verlauf der Linie östlich der Bahn nicht ungünstig. Die neben dem Damm der Staatsbahn gedachte Straße muß natürlich unterführt werden. Weiter wird nur noch senkrecht in Schienenhöhe eine im Bebauungsplan vorgesehene Straße gekreuzt, welche die nördliche Verlängerung der Linzerstraße vor ihrer Abbiegung bildet. Falls in Zukunft eine Verlängerung der Bahn sich als wünschenswert erweisen sollte, führte wohl der einzige Weg durch Honnef über diese vorläufig zu kreuzende Projektstraße.

Die Einführung der Linie in den Endbahnhof Honnef erfolgt mit einem Krümmungshalbmesser von 80 m Länge, erfordert also eine Ermäßigung der Geschwindigkeit auf 20 km.

3. Sta...

Station Rhöndorf.

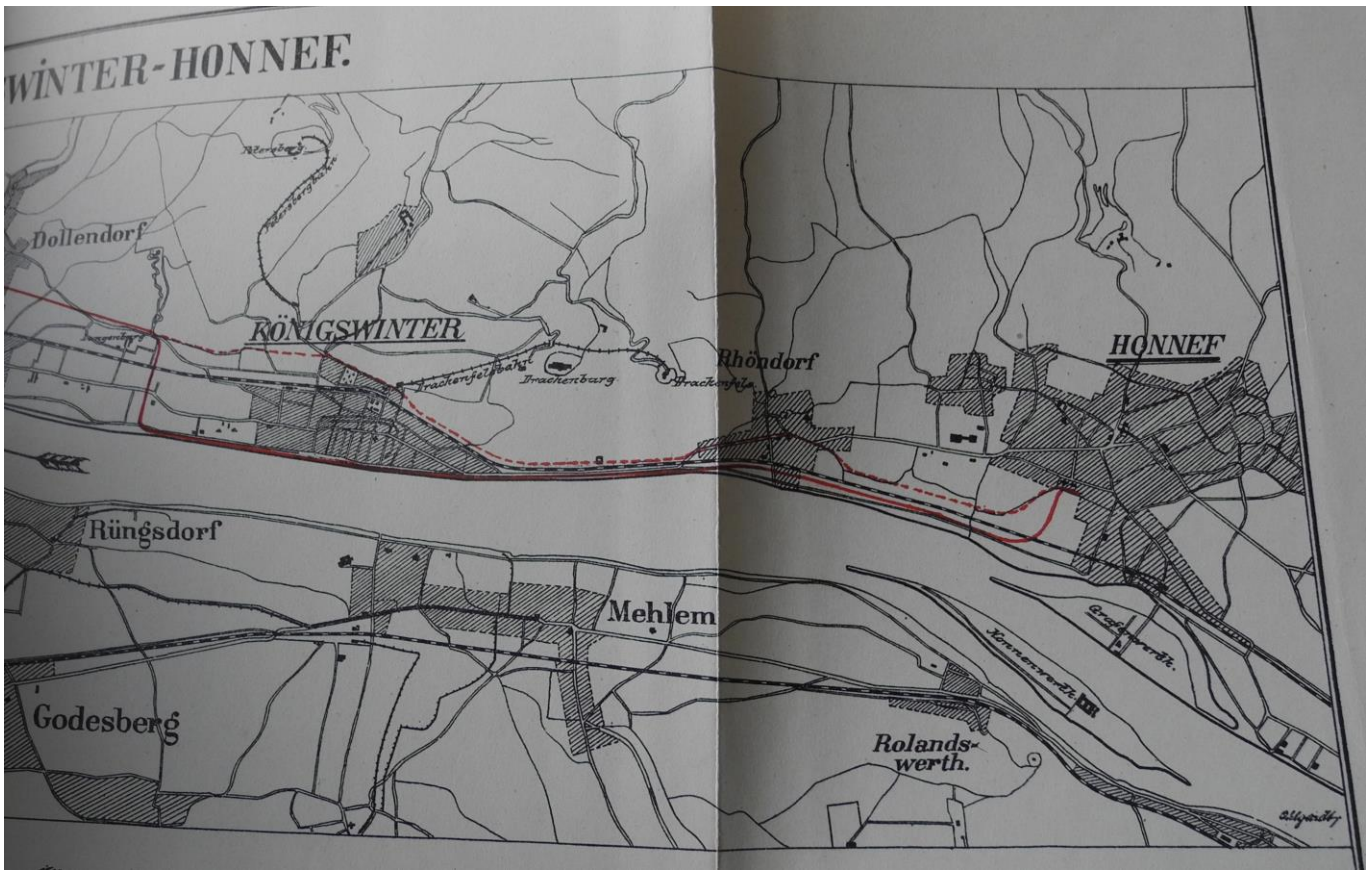
Die Station Rhöndorf liegt unmittelbar östlich des Staatsbahnhofes an der zum Rhein führenden Straße. Der Uebelstand, daß der freie Verkehr mit dem Ort durch die Schrankenanlage der Staatsbahn behindert wird, dürfte demnächst gehoben werden, da die Staatseisenbahnverwaltung die Kreuzung in Schienenhöhe durch eine Ueberführung zu ersetzen beabsichtigt.

Wärterposten 5.

Für die Bewachung der die Bahn westlich der Staatsbahn schneidenden Wege wird die Errichtung eines Wärterpostens um so weniger vermieden werden können, als die Wege meistens nach ihrer Kreuzung mit der Staatsbahn zum Rhein stark abfallen und daher der Verkehr der Fuhrwerke besondere Gefahren bringt. Vielleicht kann die Bahnbewachung den Wärtern der Staatsbahn übertragen werden.

Station Honnef.

Die Lage des Bahnhofes ist bereits erörtert. Man kann sich zunächst auf die Ausführung von zwei Gleisen beschränken; die Weichenverbindungen sind so anzuordnen, daß das Umsetzen der Motorwagen möglich ist, ohne die Aufstellung von Reservewagen auszuschließen.


WINTER-HONNEF.
Dollendorf
KÖNIGSWINTER
Drachenfelsbahn
Drachenburg
Rhöndorf
HONNEF
Rüngsdorf
Mehlem
Godesberg
Rolands-
werth.