

# Zur Spielbank mit Bahn und Bus

*Der Casino-Express nach Bad Neuenahr*

Volkhard Stern

Manchmal erscheint aus heutiger Sicht es in unserer Region auf dem Gebiet des öffentlichen Verkehrs einstmals gegeben hat. In diese Kategorie fällt zweifelsohne der „Casino-Express“, über den nachfolgend berichtet wird. Mit dem Sonderzug zur Spielbank, das gab es weltweit wohl kaum ein zweites Mal. Insgesamt 35 Jahre hatte diese Form des Zubringerverkehrs auf Schiene und Straße Bestand, ehe sie sich überlebt hatte.<sup>1)</sup>

## Spielbank seit 1948

Am 15. Dezember 1948 eröffnete in Bad Neuenahr die Spielbank, ein geschickter Schachzug, der wenige Monate nach der Währungsreform und Einführung der D-Mark nicht nur viel Geld, sondern auch illustres Publikum in die Stadt brachte. Auf diese Weise kehrte der Wohlstand schon bald nach Kriegsende nach Bad Neuenahr zurück. Das Spielcasino war damals das einzige und erste seiner Art in Deutschland, ein Nimbus, der für entsprechenden Andrang sorgte. Als stilvolle Austragungsstätte für das Glücksspiel wählte man das 1903 erbaute, vom Jugendstil geprägte Kurhaus, in dem sich noch heute die Roulettekugel dreht. Zum einjährigen Jubiläum im Dezember 1949 zog die Bad Neuenahrer Chronik eine erste Bilanz: *„Ungezählt sind die Tagespassanten, die während des Sommers zu Hunderten, Samstags und Sonntags zu Tausenden nach Bad Neuenahr kamen, mit Autos, Omnibussen und Eisenbahn. Ein Begriff davon geben die Besucherzahlen des Casinos in diesem Jahr. Bis zum 30. November 1949 wurden 139.500 Gäste registriert, darunter fast 4.000 Ausländer. Die Bedeutung des Casinos bezeugt der Verkehr von Sonderomnibussen aus den Großstädten am Niederrhein und sogar von Hamburg. So wirbt das Casino nicht nur Tagesgäste, sondern auch Kurgäste.“*



*Eintrittskarte für die Spielbank Bad Neuenahr von 1952*

## Fahrgastpotential

Die Eisenbahn erkannte den Aufschwung in Bad Neuenahr und wollte daran partizipieren. Ein Magnet für zahlungskräftige Kunden bedeutete auch ein beachtliches Fahrgastpotential. In den zeitgenössischen Berichten der örtlichen Presse wird allerdings sehr deutlich, wie schwer es die Bahn bereits damals mit der Straßenkonkurrenz hatte. So ist wiederholt von erheblichen Verkehrsproblemen und fehlenden Parkplätzen die Rede. Im Frühjahr 1950 konnten *„die kühnsten Erwartungen im Fremdenverkehr übertroffen werden“*, woran die intensive überregionale Werbekampagne für das Casino gewiss ihren Anteil hatte. Zu Pfingsten herrschte Hochbetrieb, man wollte die trüben Kriegs- und Nachkriegsjahre vergessen und sich den schönen Dingen des Lebens zuwenden. Dazu gehörten Ausflugsfahrten in die Weinorte an der Ahr, und das Casino bot eine zusätzliche Attraktion. Eine Blechschlange wälzte sich ins Ahrtal, gerade Omnibusfahrten waren „in“ und die junge Bundesbahn musste sich anstrengen, um Fahrgäste zu halten und neue zu werben. Dass die Reisebusse nicht nur erwünschte Besucher brachten, hält eine Zeitungsnotiz vom Mai 1950 fest, die zur Wahrung des Ansehens

(„Das Ahrtal ist kein Rummelplatz!“) mahnte. *„So taumelten und torkelten die Reiselustigen aus ihren Autobussen, mit den von irgendeiner Wirtschaft für 1,50 DM erstandenen Flaschen Wein in der Hand“*. Dagegen saß in Bad Neuenahr die Spielbank und übte auf das erwünschte „gute Publikum“ ihren Reiz aus, entsprechend dem gehobenen Image eines Heilbades mit Niveau. Die Spielbank und der Kur- und Verkehrsverein ließen sich tatsächlich etwas einfallen, um ihrer überregional vertretenen Kundschaft eine gediegene, attraktive und schnelle Anreise nach Bad Neuenahr zu ermöglichen. Ein wesentliches Potential an Fortunajüngern war im Raum Köln/Niederrhein und rund um Düsseldorf zu Hause. Hier wurde gut verdient, und der Weg nach Bad Neuenahr war nicht allzu weit. Privat-Pkw gab es nur in sehr begrenztem Umfang, sodass die Anreise mit dem Zug eine wichtige Bedeutung hatte. Um den Gästen ein mehrfaches Umsteigen und den damit verbundenen Zeitverlust zu ersparen, organisierten die Bad Neuenahrer in Zusammenarbeit mit den Eisenbahndirektionen Trier und Köln einen samstags und sonntags, also zu den wichtigsten Besuchertagen verkehrenden Schienenzubringer nach Bad Neuenahr.

### Casino-Express

Bad Neuenahr war bis 1949 Teil der französischen Besatzungszone, eisenbahnamtlich betreut von den Südwestdeutschen Eisenbahnen. Diese Rahmenbedingungen und verschiedenen

Zuständigkeiten dürften die Planungen für den Casino-Express, wie das neue Produkt getauft wurde, nicht vereinfacht haben. Es mussten Fahrplantrassen und, ein weiteres Problem, geeignete sowie komfortable Fahrzeuge gefunden werden. Wenn man sich die damaligen Verhältnisse des schwer kriegsgeschädigten Eisenbahnwesens und die unzureichenden finanziellen Grundlagen der jungen, am 11. Oktober 1949 gebildeten Deutschen Bundesbahn vor Augen hält, kann man nur ahnen, welchen Aufwand die Etablierung und Organisation des Casino-Express seinerzeit bedeutet hat. Entsprechend stolz bemerkte die Casino KG am 18. Januar 1951 in einem offenen Brief: *„Die von uns eingerichteten Casino-Reisedienste, die ständigen Omnibuslinien, die nun zweimal wöchentlich laufenden Casino-Expresse der Bundesbahn haben es überhaupt erst möglich gemacht, daß der Name Bad Neuenahr neuen Glanz erhielt, und wenn heute aus Hamburg, Essen, Düsseldorf, Köln, Aachen, Wuppertal, Mülheim-Ruhr, Dortmund, Berlin und dem benachbarten Ausland ein großer Besucherstrom nach Bad Neuenahr fließt, so ist das zu einem entscheidenden Teil der großzügigen Werbung der Spielbank zu verdanken.“*

Für den Casino-Express wurde eigens ein Logo kreiert, abgeleitet vom Schriftzug der Spielbank, aber eigenartigerweise mit einer Dampflokomotive gestaltet, obwohl ein vergleichsweise moderner Triebwagenzug eingesetzt wurde. Ein Triebwagen war auch wegen des Laufweges er-



*Zwischen Mehlem und Rolandseck war am 22. April 1951 der aus Trieb- und Steuerwagen gebildete Casino-Express auf dem Weg nach Bad Neuenahr. Im Frontfenster verrät das Laufschild „Casino-Express“, um welchen exklusiven Zug es sich handelt.*

forderlich, der ein mehrmaliges „Kopfmachen“ (also den Wechsel der Fahrtrichtung) vorsah. Es wurde besonderer Wert auf attraktive Fahrzeuge und Reisezeiten gelegt. Zum Einsatz kamen zunächst vierachsige Dieseltriebwagen der Baureihe VT 36, bei Bedarf ergänzt um Steuerwagen VS 145 (VT = Triebwagen mit Verbrennungsmotor, VS = motorloser Steuerwagen zum Triebwagen). Die Traktion stellte das Bahnbetriebswerk Köln Betriebsbahnhof bzw. Köln-Nippes. Seit 1949 trugen die Triebwagen eine elegante purpurrote Lackierung und waren – noch keineswegs allgemein üblich – mit Polstersitzen ausgestattet. Daher galten sie als vornehme Salontriebwagen und wurden entsprechend beworben. Dessen ungeachtet machten die Fahrzeuge mächtig Lärm, denn die Maschine lag mitten im Fahrgastraum. Im motorlosen Steuerwagen wird die Reise angenehmer gewesen sein.

Die Züge waren tatsächlich recht schnell unterwegs und wiesen auf dem Weg nach Bad Neuenahr kurze Wende- bzw. Haltezeiten an den wichtigsten Stationen auf. Da die Benutzung nur mit Sonderfahrchein möglich war, blieb man „unter sich“, ein exklusiver Kreis von Gleichgesinnten mit gleichem Ziel. Wie der Fahrplan von 1951 verspricht, sorgte unterwegs die Mitropa für Verpflegung mit Speisen und Getränken, vermutlich in Form einer rollenden Minibar. Mitropa war der alte Name der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG), die nach 1945 in Westdeutschland den Zugservice übernahm. Ab Frühjahr 1952 standen den Bundesbahndirektionen Köln und Trier die neu in Dienst gestellten Schienenomnibusse der Baureihe VT 95 zur Verfügung, damals eine technische Sensation und Innovation der frühen Bundesbahn. Sie ersetzten nach einiger Zeit die alten Vorkriegs-Triebwagen und nahmen auch den Casino-Express-Dienst wahr, boten allerdings „nur“ die 2. Klasse mit Kunstledersitzen. Man stelle sich vor: Ein roter, einmotoriger Solo-Schienenbus auf dem verschlungenen, rund 150 km langen Laufweg nach Bad Neuenahr mit zweifachem Wechsel der Rheinseiten! Zwei Mann Personal (Triebfahrzeugführer und Zugführer) waren für die maximal 56 Fahrgäste



*Um 1951 hielt der Fotograf den Casino-Express nach Bad Neuenahr am sonntäglichen Ausgangsbahnhof in Krefeld fest.*

verantwortlich, denn über so viele Sitzplätze verfügte der VT 95. Ein DSG-Bewirtungsservice ist für den Schienenbus nicht mehr belegt, aber auch nicht ausgeschlossen.

Der Zuglauf blieb in den Jahren 1950 bis 1955 etwa gleich und wurde nur leicht variiert bzw. zeitlich angepasst. Samstagnachmittag begann die Fahrt in Neuss Hbf und verlief über Düsseldorf – Solingen – Köln – Bonn und Remagen nach Bad Neuenahr. Sonntags ging die Reise von Krefeld über Viersen – Mönchengladbach – Neuss – Köln in Richtung Ahrtal, 1955 zusätzlich mit Wechsel auf die rechte Rheinseite nach Düsseldorf und Leverkusen. Zwischen 21 und 22 Uhr begann die Rückfahrt auf der gleichen Route, wobei der Endbahnhof Neuss erst um 0:36 Uhr erreicht war. 1955 hatte man den Service schon leicht eingeschränkt. Der abendliche „Rück-Zug“ fuhr nur bis Köln, dort mussten Weiterreisende in Anschlusszüge umsteigen. Bis 1955 waren Leverkusen-Wiesdorf, Köln-Deutz, Köln-Süd und Remagen als weitere Halte hinzugekommen.

Die Casino-Express-Züge stellten insofern eine Besonderheit dar, weil Bad Neuenahr der Wendebahnhof war. Alle anderen Planzüge von Remagen liefen mindestens bis Ahrweiler durch. „Fragen des Reiseverkehrs“ diskutierten Anfang März 1953 Vertreter der Bundesbahndirektion Köln und der wichtigsten Reisebüros mit der Casino KG in Bad Neuenahr. *„Neben allgemeinen Fragen stand insbesondere der Casino-Express auf der Tagesordnung, vor allem*

die Bereitstellung dieses Sonderzuges auch für den allgemeinen Verkehr aus den Städten am Niederrhein nach Bad Neuenahr. Die Casino KG wies darauf hin, daß sie diesen Sonderzug keineswegs für ihre Gäste vorbehalte, sondern ihn allen Gästen des Kurortes zur Verfügung stelle. Gerade den Wochenendbesuchern biete der Zug die Annehmlichkeiten der Fahrt in einem Wagen mit Restaurantbetrieb, ohne sich zum Besuch des Casinos zu verpflichten. Es wird nunmehr eine verstärkte Propaganda des Zuges einsetzen, insbesondere durch ein Sonderplakat der Bundesbahndirektion mit dem Titel „Mit dem Casino-Express ins Ahrtal“. Das Plakat wird an allen Bahnhöfen und in den Reisebüros der interessierten Städte zum Aus-

hang kommen.“ (Bad Neuenahr Chronik, 5. März 1953). Das erwähnte, grafisch hochwertig gestaltete Plakat ist unten zu sehen. Zuvor hatte die Generalversammlung des Kur- und Verkehrsvereins Bad Neuenahr im April 1953 die erheblichen Werbeanstrengungen der Casino KG gelobt und dabei festgehalten, dass der Casino-Express auch im offiziellen Fahrplan der Bundesbahn erscheine, was eine nicht zu unterschätzende Werbewirkung habe. Demgegenüber weist keines der DB-Kursbücher von 1950 bis 1955, weder auf der linken Rheinstraße noch auf der Ahrtalbahn, die Fahrzeiten des Casino-Express aus.

Bis Mitte der Fünfzigerjahre erlebten Bad Neuenahr und die Spielbank ständig steigende Besucherzahlen. Es floss viel Geld, und die Stadt profitierte von den Einnahmen und dem enormen Werbeaufwand des Casinos. Der Reiz des Neuen bleibt jedoch kaum auf Dauer unverändert bestehen. Offenbar sank die Frequentierung der Casino-Express-Züge nach wenigen Betriebsjahren unter die vertretbare Wirtschaftlichkeitsgrenze. Der betriebliche, personelle und kostenmäßige Aufwand war erheblich, ebenso die Zuschüsse der Casino KG. Einsätze des Casino-Express über 1955 hinaus sind nicht dokumentiert. Die hausinterne Konkurrenz durch Casino- und DB-betriebene Buslinien war wohl zu groß, zudem fuhren gerade die gutbetuchten Gäste zunehmend mit dem eigenen Auto nach Bad Neuenahr. Vorteil der Autobusse wiederum war ihr tägliches Fahrtenangebot, im Gegensatz zum Triebwagen, der nur am Wochenende verkehrte. Schließlich hatte der Zug in Bad Neuenahr einen gewissen Standortnachteil: Vom Bahnhof war ein rund 1 km langer Fußweg zur Spielbank erforderlich, eine Unbequemlichkeit, die den ein oder anderen Fahrgast von der Mitfahrt im Casino-Express abgehalten haben mag. Da hatten es Busfahrgäste besser, denn der Omnibus fuhr direkt am Eingang der Spielbank vor.

### Casino-Linie auf der Straße

So kam es, wie es kommen musste: Der Casino-Express wurde – einem Trend weg von der Schiene folgend – auf die Straße verlegt. Wie geschildert, hatte die Spielbank von vornherein nicht nur auf den Zug, sondern auch



Werbeplakat für den Casino-Express aus dem Jahr 1955: Mondän gekleidete Herrschaften reisen mit dem Zug bequem von Krefeld, Neuss, Düsseldorf, Köln und Bonn an die Ahr. Wie die Grafik verrät, kamen zu diesem Zeitpunkt einmotorige Schienenbusse zum Einsatz. Die Benutzung des Zuges nur mit Sonderfahrtscheinen ist ausdrücklich erwähnt.

auf Straßenzubringer ins Ahrtal gesetzt. Bereits 1949 verkehrte der „Sonderdienst der Omnibusse nach Bad Neuenahr“: Mittwochs, samstags und sonntags ab Elberfeld, Ohligs, Duisburg, Düsseldorf und Leverkusen sowie aus Aachen, dazu täglich ab Köln und Bonn. Die Bonner Verkehrsgesellschaft mit ihrem Stützpunkt in Ahrweiler bot 1950 ebenfalls direkte Fahrten von Bonn zum Casino an. Die Casino-Linie von Aachen hielt ab 1950 zusätzlich in Düren und Euskirchen. Auf den Strecken von Düsseldorf und Wuppertal war wiederum die Bundesbahn im Geschäft und besaß die erforderlichen Konzessionen. 1953 nahm sie den Bahnbus-Liniendienst von Düsseldorf (100 km), 1957 von Wuppertal über Düsseldorf, Köln und Bonn nach Bad Neuenahr (146 km) wahr. In Köln organisierte der Casino-Reise-dienst Tages- und Pauschalreisen sowie die Zubringerdienste nach Bad Neuenahr, erteilte Auskünfte und verkaufte Fahrkarten. Insgesamt 56 Reisebüros arbeiteten 1953 über die Casino KG werbend für Bad Neuenahr, wobei die Gesellschaft vier eigene Reisebüros in Köln, Düsseldorf, Bonn und Berlin betrieb. Von dieser Organisation blieb später nur das Kölner Büro übrig. Weiterhin kooperierte die Spielbank mit mehreren Omnibusunternehmen, so der Fa. Gössling (Ruhr-Reisedienst) aus Essen und Gather-Busreisen aus Krefeld.

Am 7. Juli 1958 erhielt eine Wuppertaler Hausfrau und Mutter als 2000. Fahrgast der Ahr-Buslinie als Prämie einen einwöchigen Kur-aufenthalt in Bad Neuenahr mit kostenlosem Besuch der Spielbank (vgl. Bad Neuenahrer Chronik, 11. Juli 1958)

Entsprechend der Nachfrage blieb im Liniendienst ab 1960 lediglich die Kernverbindung Köln – Bonn – Bad Neuenahr übrig, weiterhin betrieben von der Bundesbahndirektion Köln und bedient von privaten Reisebussen im Auftrag der DB. Anfangs täglich, zuletzt nur noch mittwochs und sonntags, konnten sich die Spielfreudigen am frühen Nachmittag direkt zum Roulettetisch bringen lassen konnten. Im eleganten Ambiente des Neuenahrer Kurhauses setzten Fortunas Freunde bei gehobener Gastlichkeit die Jetons. Nachts um 2:15 Uhr ging es dann, je nach Glücks- oder Pechsträhne, mit



*Zuglaufschild des TEE 7/17 „Rheingold“, der im Oktober 1985 ein „Rollendes Roulette“ an Bord hatte und damit auf den Spuren des Casino-Express fuhr.*

vollen oder leeren Taschen bequem chauffiert wieder nach Hause. Zwischen Köln und Bonn wurde die Autobahn benutzt. Wie schon im Schienen-Casino-Express galt auf der Buslinie ein besonderer, vom üblichen Kilometerpreis abweichender Tarif. Das Angebot blieb im Prinzip bis 1985 aufrecht erhalten. Inzwischen war die Konzession von der DB auf die Regionalverkehr Köln GmbH übergegangen, die die Bahnbuslinien im Großraum Köln seit Mitte 1976 fortführte. Im Winterfahrplan 1985/86 erschien im Fahrplan der Vermerk „Diese Linie verkehrt letztmalig am 29.12.1985“.

Eine kleines Relikt blieb übrig: Nach wie vor bietet die Fa. Wiedenhoff aus Solingen einen Casinobus nach Bad Neuenahr an, allerdings nur zu eingeschränkten Fahrtzeiten und nach vorheriger Anmeldung. Jeweils samstags im 14-Tage-Rhythmus fährt der Bus gegen Mittag ab Remscheid, Solingen und Leverkusen und am frühen Abend von Bad Neuenahr zurück. Wie auch schon früher üblich, zahlt die Spielbank dem Unternehmen einen Zuschuss pro Fahrgast.

### „Rollendes Roulette“ 1985

Der Casino-Express erlebte 1985 eine unerwartete, kurzzeitige Renaissance in neuer Form. Im feinsten Zug der DB, dem Trans Europ Express 7/17 „Rheingold“, organisierten die Spielbanken und Kurverwaltungen aus Bad Neuenahr und Bad Dürkheim ein „Rollendes Roulette“. In der Zeit vom 23. Oktober bis 3. November 1985 verwandelte sich der vornehme 1. Klasse-Zug werbewirksam in ein fahrendes



*Der Triebwagen 9373 der SSB mit seiner Ganzreklame für die Spielbank Bad Neuenahr ist am 5. September 2010 in einer Art Doppelfunktion als „Casino-Express“ und „Telekom-Express“ auf der Stadtbahn-Linie 66 von Bad Honnef nach Siegburg unterwegs. Die Aufnahme entstand am Rheinufer in Königswinter am 23. November 2010.*

Casino, das bei einer Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h auf der Strecke Amsterdam – Düsseldorf – Köln – Bonn – Mainz – Heidelberg – Stuttgart – Ulm – München zum klassischen Spiel einlud. Ein Zuglaufschild (siehe S. 197 o.) erinnert an diese außergewöhnliche Aktion. In abgewandelter Form gib es sogar noch heutzutage einen Casino-Express, wenn auch nicht mehr auf dem Weg nach Bad Neuenahr: Für die Spielbank Bad Neuenahr wirbt der Bonner

Stadtbahn-Triebwagen 9373 mit einer Ganzreklame und rollt so als Botschafter des Casinos im Raum Bonn.

**Anmerkung:**

1) Der vorliegende Beitrag ist eine gekürzte Fassung der im Köln-Bonner Verkehrsmagazin Heft 19 (2/2011) erschienenen Darstellung des Autors. Für die freundliche Unterstützung bei der Recherche zu einer weit zurückliegenden Verkehrsspezialität des Köln-Bonner Raum bedankt sich der Verfasser bei Sandra Berns und Michaela Lochmann (Spielbank Bad Neuenahr), Friedhelm Ernst, Steffen Schütze (Stadtarchiv Bad Neuenahr) und Hans-Jürgen Wenzel.