

## Endstation Dransdorf Letzte Fahrt der "Bönnschen Bimmel"



- **Geschichte:**  
Abriss des  
Stellwerks  
„Abzweig B 9“



- **Geschichte:**  
Fahrgast-  
abfertigung  
im Wandel

## Impressum

### HVSWB *aktuell*

Zeitschrift des  
Historischen Vereins  
der Stadtwerke Bonn  
e.V. (HVSWB),  
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

Volker Dibbern (VD)

Ralf Th. Heinzel (RH)

Dr. Frank Mlosch (FM)

Volkhard Stern (VS)

### Layout und Gestaltung

Harald Flux

© Alle Rechte vorbehalten;  
Nachdruck, Reproduktion  
oder Vervielfältigung, auch  
auszugsweise und mithilfe  
elektronischer Datenträger,  
nur mit schriftlicher Genehmi-  
gung des Vereins.

Für unverlangt eingesendete  
Beiträge wird keine Haftung  
übernommen. Eingesandte  
Beiträge und Fotos dürfen  
künftig anderweitig verwendet  
werden, auch in digitalen  
Online- und Offline-  
Produktionen.

Sämtliche Angaben ohne  
Gewähr.

## TITELSEITE

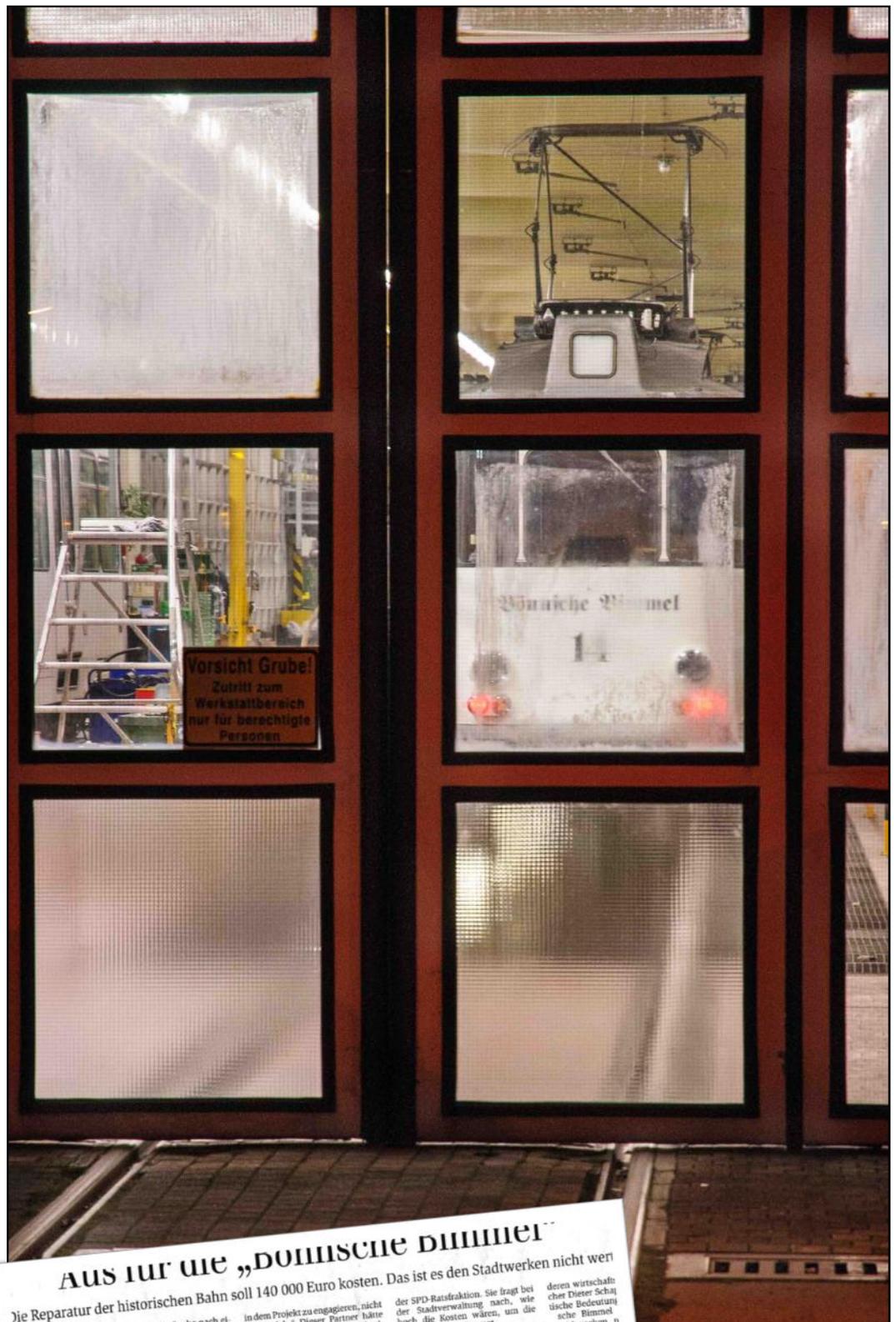
### Endstation Dransdorf

### Letzte Fahrt der „Bönnschen Bimmel“



Nach der wohl  
letzten Fahrt am  
22. Januar 2017  
rollt Wagen 14,  
die „Bönnsche  
Bimmel“, in die  
Halle des Be-  
triebshofs Drans-  
dorf.

Kurz darauf wur-  
de das Aus für  
die Partybahn  
bestätigt. ■ Foto:  
Harald Flux



Oben: Ende der Ein-  
satzzeit. Die Tore des  
Betriebshofs Drans-  
dorf haben sich sym-  
bolhaft hinter der  
„Bönnschen Bimmel“  
geschlossen.

■ Foto: Harald Flux

Links: Zeitungsaurriss  
aus dem Bonner Ge-  
neral-Anzeiger vom  
24. Februar 2017.



Die „Bönnsche Bimmel“ am 22. Januar 2017 im Betriebshof Bonn-Dransdorf. . ■ Foto: Harald Flux

Für die Bonner Partybahn „Bönnsche Bimmel“ scheint das Ende ihrer Einsatzzeit gekommen zu sein. Die bevorstehende Hauptuntersuchung des dreiachsigen Straßenbahnwagens und das Ausbessern der Außenschäden sollen 140.000 Euro kosten. Das ist dem Eigentümer, den Stadtwerken Bonn (SWB), zu teuer.

Die spontane Fahrt von Mitgliedern des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVS**WB**) am 22. Januar 2017 scheint wohl die Abschiedstour der „Bimmel“ gewesen zu sein. Die fast dreißigjährige Einsatzzeit als Partywagen und das für einen Straßenbahnwagen hohe Alter von knapp siebzig Jahren sollen hier gewürdigt werden.

Genau genommen ist der Wagen 14 in diesem Jahr bereits 106 Jahre alt, denn Teile von ihm stammen aus dem Jahr 1911.

#### **BGM-Wagen 14, die „Bönnsche Bimmel“**

■ **1911 bis 1949** Zu den ersten Fahrzeugen, die die am 14. Juli 1911 eröffnete elektrische Straßenbahn Bonn – Godesberg – Mehlem (BGM) erhielt, gehörte auch der der Beiwagen 38. Er

wurde auf dieser Strecke in Zwei- und Drei-Wagen-Zügen bis 1949 eingesetzt. Dann wählte man ihn zum Umbau in den Triebwagen 14 aus.

■ **1949 bis 1966** Die Kölner Firma Westwaggon baute zwei BGM-Beiwagen in dreiachsige Triebwagen um: aus dem Beiwagen 33 wurde der Triebwagen 13, aus Beiwagen 38 der Triebwagen 14.

Beide Triebwagen erhielten neue Aufbauten, die auf dreiachsige Lenkuntergestelle gesetzt wurden. Die Lenkgestelle dienten der Erprobung für eine Serie von Neubaufahrzeugen. Die elektrische Ausrüstung wurde ebenfalls erneuert. Die Triebwagen wurden meist paarweise eingesetzt, ab 1953 mit einem mittig eingereihten, dreiachsigen Neubau-Beiwagen.



Oben: BGM-Triebwagen 14 steht vor dem Neubau des Betriebshofs Friesdorf, 1958. ■ Foto: Gerd Leimbach, Sammlung Axel Reuther



Mitte: SWB-Arbeits-triebwagen A32 in der Halle des Betriebshofs Friesdorf, 19. März 1986.

Im selben Jahr endete hier die Unterhaltung von Schienenfahrzeugen.

Interessant sind die zusätzlichen Bremsleuchten und Blinker, die wohl Anfang der 1980er Jahre nachgerüstet wurden.

■ Foto:  
Dr. Frank Mlosch

Unten: Wagen 14 steht vor der Halle des Betriebshof Bonn-Dransdorf, 22. Januar 2017. ■ Foto: Harald Flux



■ **1966 bis 1975** Die Umzeichnung der beiden Triebwagen in das Nummernsystem der Bonner Stadtwerke erfolgte 1966: aus dem Wagen 13 wurde der 313, Wagen 14 hieß nun 314.

■ **1975 bis 1981** Beide Dreiachser wurden 1975 dem Arbeitswagenpark zugewiesen und als Werkstatt- und Schweißwagen eingesetzt. Der Wagen 314 wurde in Arbeitstriebwagen A32 umgezeichnet, Wagen 313 in A31.

Wagen A32 (314) blieb baulich unverändert. Als er 1981 aus dem Fahrzeugbestand der SWB ausschied, erwies sich das als Glücksfall. Man war sich damals des historischen Wertes des Fahrzeugs bewusst und entschied sich zum Umbau in eine Partybahn.

In den achtziger Jahren machten das viele deutsche Straßenbahnbetriebe, so auch die Kölner Verkehrsbetriebe mit ihrem „Sambawagen“.

■ **1981 bis 1989** Der Wagen 14 (314, A32) blieb abgestellt bis zum Umbau in eine Partybahn, der 1987 begann. Ab 1989 steht der Wagen 14, inzwischen auf den Namen „Bönnsche Bimmel“ getauft, für Sonderfahrten zur Verfügung.

■ **1989 bis 2017** Die „Bönnsche Bimmel“ befährt alle Bonner Straßenbahnstrecken, kann aber auch auf den Streckennetzen der HGK und KVB eingesetzt werden. 2002 planen die SWB, die Partybahn stillzulegen und zu verkaufen. Die Bahn sei unwirtschaftlich, werden die Bonner Stadtwerke im Bonner General-Anzeiger zitiert.

Bonns Alt-Bürgermeister Ulrich Hauschild gründet 2010 die Bimmel Touristik Bonn (BTB) und übernimmt die Vermarktung der historischen Bahn.

Die bevorstehende Hauptuntersuchung, nicht zu übersehende Außenschäden und fehlende Investoren führen 2017 zum Abstellen des dreiachsigen Triebwagens. Über einen Erhalt des historischen Fahrzeugs gibt es derzeit keine Erkenntnisse.

(HF)



# Abbau des Kanzelstellwerks Abzweig B 9

Gegen halb vier Uhr nachmittags am 28. März 2017 war es endlich soweit. Nach stundenlangen Vorarbeiten mithilfe einer Flex konnte endlich die offenbar bestens verankerte Verkehrskanzel am Abzweig B9 vor dem Hotel Maritim von ihrer Standsäule abgehoben und auf einen Lkw des Schwertransportspezialisten Baumann verladen werden.

Der neue Besitzer der Kanzel, Spediteur Wolfgang Wirtz aus Bornheim, war jedenfalls froh, als der Kraftakt gelungen war. Der Abtransport an den neuen Standplatz in Roisdorf erfolgte erst in den frühen Morgenstunden des 29. März 2017.

Wirtz rechnet mit einer einjährigen Renovierungsdauer dieses Relikts aus der ehemaligen Bundeshauptstadt. (VS)

Mehr zum Kanzelstellwerk siehe HVSWB aktuell Nr. 5/2016.



Oben und Mitte: Abbruch des Kanzelstellwerks am Abzweig B 9. Stadtbahnwagen passieren den Baustellenbereich, 28. März 2017.

Unten: Auf der Fahrt nach Siegburg passiert im Juli 2016 der vierzig Jahre alte Stadtbahnwagen 7652 das Stellwerk am Abzweig B 9.

■ Fotos: Volkhard Stern



Ganz links: 1954 verkauften noch Schaffner die Fahrscheine. Hier wartet einer von ihnen an der Hausdorffstraße auf die Abfahrt der Linie 1 nach Rheindorf.

■ Foto: Karl-Heinz Wipperfürth, Sammlung Axel Reuther

Links: Ein nachdenklicher Fahrgast steht am 19. November 1986 vor einem Automaten an der Stadtbahn-Haltestelle Dransdorf.

■ Foto: Volker Dibbern

## Fahrgastabfertigung im Wandel

Seit den Anfängen des öffentlichen Nahverkehrs Ende des vorletzten Jahrhunderts hat sich die Form der Bezahlung der Beförderungsleistung stark verändert. Auf dem Weg vom einstigen Pendelschaffner mit seinem „Noch jemand...?“ bis zum heutigen Handy-Ticket haben die Verkehrsbetriebe auf diesem Gebiet stets nach Einsparmöglichkeiten und Verbesserungen gesucht.

Als in Bonn die Pferdebahn ihren Betrieb aufnahm, reichte beim geringen Fassungsvermögen damaliger Fahrzeuge ein Schaffner aus, um das Beförderungsentgelt zu kassieren. Dabei blieb es auch, als die Bahnen elektrifiziert wurden und Busse als Verkehrsmittel aufkamen –

auch wenn die Fahrzeuge inzwischen größer geworden waren. Noch bis in die 1960er Jahre hinein fuhren in Bussen und Obussen mit Anhänger ebenso wie in Straßenbahnen mit Beiwagen jeweils zwei Schaffner. Bei der BGM waren es regelmäßig drei Schaffner und bei der SSB wurden sogar

noch 1965 bei einigen Fahrten vier Pendelschaffner auf einem Doppel-Achtachser-Zug eingesetzt.

### Fahrgastfluss und Einmannbetrieb

Durch den Einsatz einer solch



### Schaffnerbetrieb und Fahrgastfluss

Einstieg hinten beim Sitzschaffner, Ausstieg in der Mitte und vorn. Hier gut zu sehen auf dem Foto von 1963.

Am Bonner Busbahnhof halten zwei Obusse der Linie 15. Vorne der Wagen 225 auf der Fahrt nach Lengsdorf, ein Uerdingen ÜB IV s von 1960. In der Gegenrichtung hält Wagen 221 mit Fahrtziel Gronau, ein Uerdingen ÜH III s von 1952.

■ Foto: Manfred Schoen, Sammlung Axel Reuther

Rechts: An der Stadtbahn-Endhaltestelle Siegburg Bahnhof standen 1987 zwei Automaten verschiedener Generationen nebeneinander, Fahrscheine für den VRS-Tarif konnte aber nur der rechte ausgeben.

■ Foto: Ralf Heinzel,

Ganz rechts: Die Zukunft hat schon begonnen: das Smartphone ermöglicht den Online-Kauf eines Handy-Tickets.

■ Foto: Ralf Heinzel



großen Zahl von Schaffnern überstiegen die Ausgaben für das Personal bei weitem die Einnahmen aus den Beförderungsentgelten. Hier musste dringend eine Lösung gefunden werden. Hinzu kam, dass der Beruf des Schaffners als nicht mehr attraktiv angesehen war und deshalb kaum noch Zulauf hatte.

Keine Minderung der Personalkosten brachte die Einführung des sogenannten Fahrgastflusses. Zur Beschleunigung des innerstädtischen Nahverkehrs mit seinen kurzen Haltestellenabständen richtete man einen festen Schaffnersitz an der letzten Fahrzeugtür ein, an der nur ein- und nicht ausgestiegen

werden durfte. Der Fahrgast ging nach Abfertigung am Schaffner vorbei durch den Wagen und stieg vorne oder, wenn möglich, in der Mitte aus.

Dagegen war der schon früh eingeführte sogenannten Einmannbetrieb, bei dem der Fahrzeugführer auch Schaffneraufgaben übernimmt, eine echte Entlastung für die Verkehrsbetriebe im Kampf gegen die immer höheren Personalkosten, auch wenn sich diese Art der Fahrgastabfertigung zunächst auf Fahrzeuge mit nur zwei Türen beschränkte. So verkehrte bereits die 1955 eingeführte Buslinie 23 mit zweitürigen Bussen des Typs Büssing 4000 T im Ein-

mannbetrieb, während zur selben Zeit auf der ebenfalls neuen Linie 24 Busse mit festem Schaffnerplatz fuhren.

**Weitere Fortschritte**

Der Schaffner ließ sich auch noch an anderen Stellen einsparen: Ab 1964 war der mittlere Wagen eines Drei-Wagen-Zuges der BGM nur noch für Sichtkarteninhaber vorgesehen. Ein Jahr später kam eine weitere Änderung: Vier neu beschaffte Anderthalbdecker und zwei Busse des Typs Büssing Senator erhielten vorne Doppelleinstiege, gekennzeichnet mit „Sichtkarten“ und „Streifenkarten/Barzahler“. Auf der linken Seite

**Schaffnerbetrieb und Fahrgastfluss**

Auch bei den Straßenbahnen galt noch 1966: Einstieg hinten. Hier hält Wagen 209 vor dem Bonner Bahnhof, Fahrtziel der Linie 2 ist der Bahnhof Beuel.

■ Foto: Sammlung Christoph Weinkopf





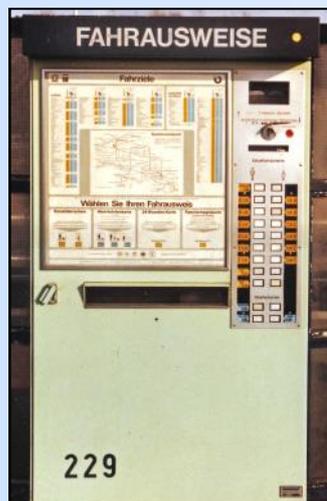
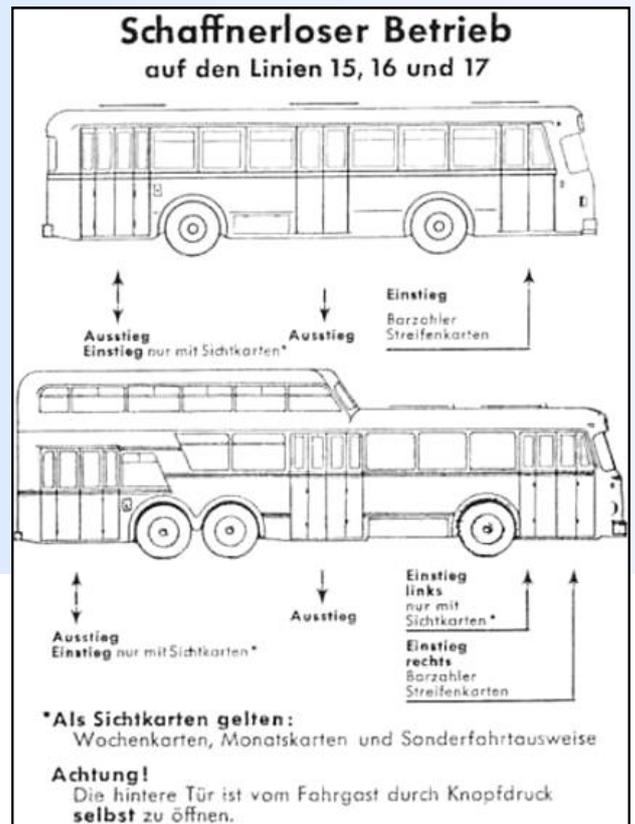
stiegen Fahrgäste mit Sichtkarten ein, rechts Kunden, die Fahrscheine kaufen oder Mehrfachfahrkarten entwerfen lassen wollten.

Die Anderthalbdecker wiesen noch eine weitere Neuheit auf: Die hintere Tür wurde mit Lichtschranke, Einklemmschutz und automatischer Trittstufe ausgestattet. Der Einstieg war nur für Sichtkarteninhaber vorgesehen. Der Fahrgast öffnete die Tür selbst durch Knopfdruck sowohl von innen als auch von außen. Sah der Fahrer, dass niemand mehr aus- oder einstieg, schloss er die Tür vom Fahrerpult aus. Erst wenn die Tür geschlossen war, konnte der Bus abfahren. Der Fahrgastfluss erfolgte bei diesen Bussen von der

vorderen oder hinteren Tür in die Mitte zum Ausstieg, der deutlich mit roten Aufklebern gekennzeichnet war.

Weil sich das Verfahren bewährte, wurden die dreitürigen Busse und auch die dreitürigen Obusse entsprechend angepasst. Die vierachsigen Großraum-Straßenbahntriebwagen erhielten ebenfalls hinten eine solche Auto-

matiktür. Der Fahrgastfluss entsprach dem der dreitürigen Busse. Den Einmannbetrieb zeigte eine rote Scheibe mit der Aufschrift „Triebwagen ohne Schaffner“ an der Frontseite an. Verkehrte der Triebwagen mit einem Beiwagen, verkaufte in diesem ein Schaffner Fahrscheine. Darauf machte ein rundes weißes Schild mit blauem Rand und der Aufschrift „Schaffner nur im Beiwagen“ auf-



#### Fahrkartenautomaten im Wandel der Zeit

Von links nach rechts:

Hersteller Klüssendorf (Foto August 1985),

Hersteller Autelca (Foto März 1987),

Hersteller Makomat (Foto März 1987).

■ Fotos: Ralf Heinzel

**Schaffnerloser Betrieb**

Ganz links: Der 1965 eingeführte schaffnerlose Betrieb wurde bei den gerade neu beschafften Bonner Anderthalbdeckern konsequent umgesetzt.

Wagen 108 hält Anfang der 1970er Jahre in der Siemensstraße am Dransdorfer Bunker.

- Foto: Klaus Doehler, Sammlung Volkhart Stern,
- Grafik links aus einem Fahrplanheft von 1965, Sammlung Volker Dibbern

**Schaffnerloser Betrieb,**

auch als Einmannbetrieb bezeichnet: 1970 hält Wagen 146 auf der Linie 22 vor dem Bonner Bahnhof, der ein Jahr später in Hauptbahnhof umbenannt wird..

- Foto: Wolfgang Selbach, Sammlung Volkhart Stern



merksam. In ähnlicher Weise führen die Zwei-Wagen-Züge auf der Linie 3. Außerdem wurde die Linie S auf einem Kurs im Spätverkehr mit zweitürigen Einmannfahrzeugen betrieben, gekennzeichnet durch die bekannte rote Scheibe.

**Schaffnerloser Betrieb**

Obwohl es 1974 in den Bahnen noch Schaffner gab, war der Um-

bau für einen schaffnerlosen Betrieb in fast allen Fahrzeugen abgeschlossen. Parallel dazu hatte man versucht, den Einmannbetrieb zu entlasten. Standschaffner wie z.B. am Hauptbahnhof halfen bei Fahrgastabfertigung und Streifenkarten konnten nur im Vorverkauf oder am Automaten erworben werden.

Mit der Aufnahme des Stadtbahnbetriebes 1975 wurde die Fahr-

gastabfertigung neu geregelt: Fahrscheine wurden in den Vorverkaufsstellen, bei den Bahnen an Automaten an den Haltestellen und bei den Bussen wie bisher vom Fahrer erworben. Die Fahrausweise waren an den Entwertern in den Fahrzeugen oder am Zugang zur U-Bahn abzustempeln.

Nur auf der Straßenbahnlinie 3 zwischen Rheinallee und Mehlem führen noch bis zur Einstellung des Straßenbahnbetriebs im Dezember 1976 Pendelschaffner mit. Auch wenn es im Laufe der Jahre weitere Veränderungen in der Fahrgastabfertigung gegeben hat, ruft heute keiner mehr: „Noch jemand...?“ (FM)

Die Firma ELGEBÄ Gerätebau Bad Honnef warb 1979 für Fahrscheinentwerter. Dort werden auch heute noch Entwerter hergestellt.

- Sammlung Volkhart Stern



**Entwerter im Wandel der Zeit**

Von links nach rechts: Entwerter der Firma ELGEBÄ, Baujahr um 1983.

Rechts daneben die Nachfolgemodelle.

- Fotos: Ralf Heinzel (links), Harald Flux (Mitte, rechts)



## Samstag, 10. Dezember 2016

### Weihnachtsfeier des HVSWB

Die Mitglieder des Historischen Vereins der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) trafen sich am Samstag, 10. Dezember 2016 zur Weihnachtsfeier im Kantinenraum des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf.

Kurz nach 18 Uhr füllte sich der Raum und Thomas Nehiba, der 1. Vorsitzende, begrüßte sechzig Anwesende und bat zum Buffet.

Einen besonderen Gast konnte Nehiba begrüßen: Egbert Kunze aus Köln hielt an diesem Abend einen sehr interessanten Dia-Vortrag über die historischen Bonner Straßenbahnen aus den 1950er und 1960er Jahren.

Wer aufmerksam durch den Raum ging, konnte interessanten Gesprächen zuhören.

Gegen neun Uhr abends lichteten sich die Reihen, fleißige Hände machten sich ans Aufräumen. Ein besonderer Dank gilt Karin Koldehoff, die das Buffet ergänzte und nett arrangierte - die gute „Hausfee“ schlechthin. (HF)



■ Foto: HaraldFlux

## Donnerstag, 9. März 2017

### Mitgliederversammlung des HVSWB e.V.

Für den Historischen Verein der Stadtwerke Bonn e.V. (HVSWB) beginnt die Vereinsarbeit mit der Organisation von Fahrten und Veranstaltungen.

Dazu braucht es ein funktionierendes Präsidium, und so stand am Beginn der Mitgliederversammlung am 9. März 2017 die turnusgemäße Neuwahl von Mitgliedern des Präsidiums und die Kassenprüfer.

Im Kantinenraum des SWB-Betriebshofs Bonn-Dransdorf versammelten sich 22 stimmberechtigte Mitglieder. Sie bestätigten Thomas Nehiba (1. Vorsitzender), Christian Nolden (Geschäftsführer) und Ralf Th. Heinzel (1. Beisitzer) in ihren Ämtern.

Neu gewählt als Kassenprüfer wurden Dr. Frank Mlosch und Klaus-Rainer Nagel.

Die Mitgliederversammlung beauftragte den Vorstand, den historischen Straßenbahnwagens 13 von den Stadtwerken Bonn zu erwerben und geschützt unterzubringen. Auch den hierzu nötigen Transport genehmigten die Mitglieder. (HF)

#### Der Vorstand

Thomas Nehiba (1. Vorsitzender)  
Claus Lesclinier (2. Vorsitzender)  
Christian Nolden (Geschäftsführer)  
Martin Wolf (Schatzmeister)

#### Das Präsidium

die Mitglieder des Vorstands,  
Ralf Th. Heinzel (1. Beisitzer)  
Andreas Engel (2. Beisitzer)  
Volker Dibbern (3. Beisitzer)

#### Kassenprüfer

Dr. Frank Mlosch, Klaus-Rainer Nagel

## Tagebuch

# Mit Bahn und Bus ... ... auf Tour



■ Grafik: Harald Flux

---

**Sonntag, 20. November 2016**
**Fahrt mit zwei roten Stadtbahnwagen durch Bonn**
■ Foto: HVS**WB**

Die sechste gemeinsame Fahrt des HVS**WB** und des HSK Köln führte diesmal über das Bonner Streckennetz.

Nachdem 2015 zwei grüne Bonner Wagen durch Köln fuhren, ging es diesmal anders herum: Zwei rote Kölner Stadtbahnen waren auf Bonner Gleisen unterwegs.

Bad Honnef und Siegburg wurden angefahren, ein besonderes Schmankerl aber war für die 39 Bonner und 41 Kölner Teilnehmer die Fahrt über die sogenannte Querbahn zwischen Wesseling und Brühl, eine Strecke der HGK.

Fahrer des HVS**WB** waren an diesem Tag Andreas Engels und Michael Much, als Bahnbegleiter agierten Klaus-Rainer Nagel, Thomas Nehiba und Christian Nolden. (HF)

---

**Samstag, 26. November 2016/ Samstag, 3. Dezember 2016**
**Besuch des Weihnachtsmarktes in Ahrweiler**

 ■ Foto: HVS**WB**

Wegen der starken Nachfrage im letzten Jahr bot der HVS**WB** diesmal zwei Busfahrten zum bekannten Weihnachtsmarkt in Ahrweiler bot der HVS**WB** in diesem Jahr an. Am ersten Termin war der HVS**WB**-Vereinsbus mit 38 Teilnehmern voll besetzt, beim zweiten fuhren immerhin noch 19 Fahrgäste mit.

Fahrer der ersten Tour war Konrad Koltzenburg, sein Busbegleiter war Thomas Nehiba. Die zweite Tour fuhr Stefan Jostes mit seinem Busbegleiter Claus Lesclinier. Bei Kai Fomteanu dürfen wir uns für seinen Einsatz als Nikolaus bedanken. (HF)

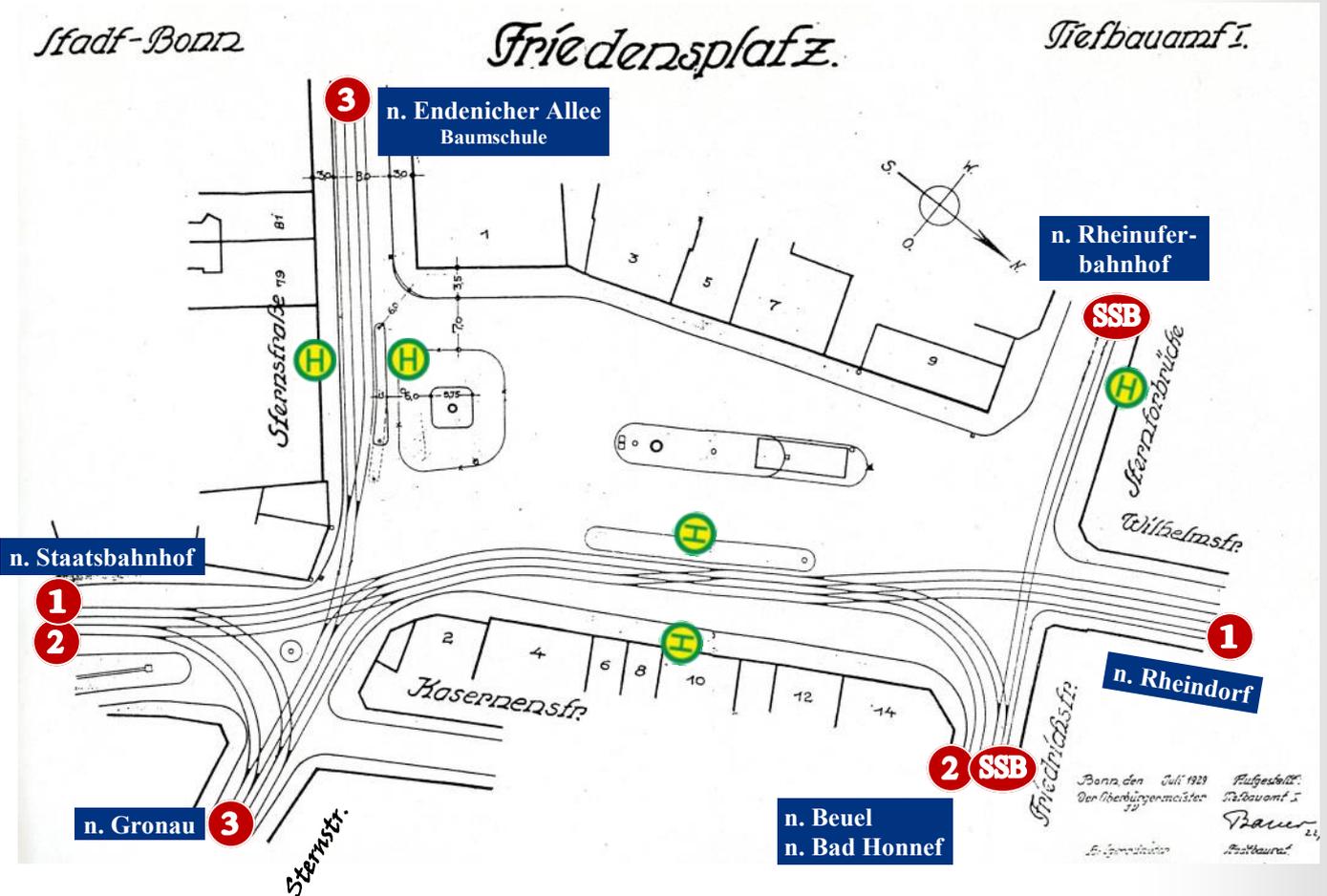


# Gleisplan des Bonner Friedensplatzes 1929

Nach Einstellung der meterspurigen Vorgebirgsbahn auf dem Abschnitt Ellerbahnhof - Friedensplatz und dem Rückbau der Gleisanlagen ist in der Platzmitte noch der ehemalige Mittelbahnsteig der Schmalspurbahn noch gut zu erkennen.

Drei Straßenbahnlinien (Linien 1, 2, 3) und die Siebengebirgsbahn der SSB überqueren den Friedensplatz. VS

Grafik: Originalplan Sammlung Volkhard Stern, bearbeitet durch Harald Flux



## Terminkalender

Anmeldungen bitte auf unserer Homepage unter „[www.hvswb.de](http://www.hvswb.de)“

**13. Mai  
2017**

Busfahrt zum ehemaligen Bunker der Deutschen Bundesbank in Cochem/ Mosel..

**30. Juli  
2017**

Busfahrt zum Kloster Maria Laach.

## Info-Treff für Mitglieder

Regelmäßiger Info-Treff jeden zweiten Donnerstag im Monat \*)  
im Restaurant „Il Borgo“ (DB-Bahnhof Bonn-Oberkassel). Beginn um 18:30 Uhr.

 Linien 62 und 66,  „Oberkassel Nord“, kurzer Fußweg Richtung Rhein zum DB-Bahnhof.

\*) Entfallende Termine werden auf der Internetseite des Vereins ([www.hvswb.de](http://www.hvswb.de)) bekanntgegeben.