MIBA SPEZIAL 134

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 134

ISBN: 978-3-96453-563-4
B 10525

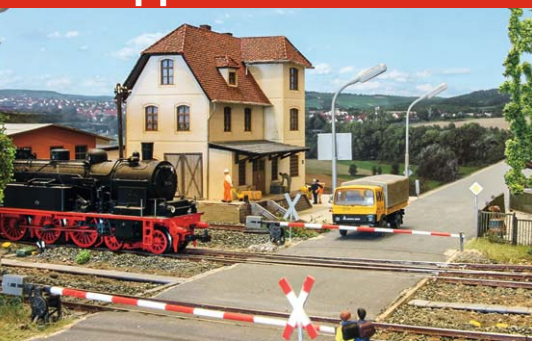
Deutschland € 12,90
Österreich € 14,20
Schweiz sFr 23,80
Portugal (cont) € 17,40
Be/Lux € 14,80
Niederlande € 15,90
Dänemark DKK 139,–

Autos und Straßen

auf der Modellbahn

- Straßen realistisch anlegen
- Autos als Ladegut auf der Bahn
- Straßenfahrzeuge supern

Bahnübergänge richtig bauen:
So klappt´s am BÜ



Risse, Teerflecken, Markierungen:
Vorbildgerechte Fahrwege

Mit Kaelble und Culemeyer:
Waggons auf der Straße

EINSTEIGER-ANGEBOT

Werden Sie zum SPEZIAListen

2 für nur € 14,90
(statt ~~€ 25,80~~ bei Einzelkauf)

- ✓ **Sie sparen 42% gegenüber den Einzelheft-Verkaufspreisen**
- ✓ **Kein Risiko: Sie können jederzeit kündigen!**
- ✓ **Die *MIBA Spezial*-Hefte kommen bequem frei Haus***

Gute Gründe, warum Sie *MIBA Spezial* lesen sollten

MIBA-Spezial ist die ideale Ergänzung für Ihr Hobby. Es berichtet sechsmal im Jahr über ausgewählte Bereiche der Modelleisenbahn und gibt Ihnen einen tieferen Einblick in die verschiedensten Spezialgebiete.

In gewohnter *MIBA*-Qualität zeigen Ihnen kompetente und erfahrene Autoren, was dieses Hobby auszeichnet. Verständliche Texte und hervorragendes Bildmaterial machen jedes *MIBA-Spezial* zu einem wertvollen Nachschlagewerk.

Überzeugen Sie sich jetzt von dieser Pflichtlektüre für den engagierten Modelleisenbahner und sparen Sie dabei noch jede Menge Geld.

Wie geht es weiter? Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *MIBA Spezial* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 11,65 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus.

Hier geht´s direkt zum Abo

* nur im Inland

Jetzt online bestellen unter **www.miba.de/spezial**

Mit Gummirädern auf der Eisenbahn

Straßen auf der Modellbahn sind oft sträflich vernachlässigt, wie man immer wieder feststellen muss. Natürlich sollte zunächst das Hauptaugenmerk auf der Bahn liegen. Im nächsten Schritt legen wir viel Wert auf eine gut wirkende Landschaft, was mit den heutigen Materialien nicht mehr so schwer gelingt. Auch Häuser haben sich trefflich weiterentwickelt. Man achtet vermehrt auf zutreffende Stockwerkshöhen und vieles mehr; die Zeiten der wenig überzeugenden Verniedlichung sind zum Glück vorbei.

Doch bezüglich der Modellstraßen ist diese Entwicklung noch nicht so richtig angekommen. Straßen wirken oft spielzeughaft verkleinert, vielfach sind sie nur eine grau gestrichene Holzfläche und Schilder bzw. Markierungen harmonieren nicht so recht mit der dargestellten Bahnepoche.

So trifft man bei schmalen Straßen einerseits oft auf unsinnige Malereien und breite Straßen sind manchmal einfach nur eine homogene Fläche ohne Struktur. Zu wissen, wie breit Land- oder Bundesstraßen sind, welche Markierungen ihrer Bedeutung entsprechen und wie und wann die richtigen Hinweis- und Gebotsschilder neben anderen Tafeln zu stehen haben, trägt auch zu einem stimmigen Gesamtergebnis auf der Modellbahn bei.

Dies setzt sich beileibe nicht nur aus ein paar beladenen Autotransportern zusammen. Hierzu gehören notwendigerweise auch die Fahrzeuge auf den Straßen. Die Zeitspanne darf hier gerne etwas breiter gewählt werden. Keiner will unter den Zwang geraten, ausschließlich genau die Modelle aufstellen zu dürfen, die exakt im September 1956 beim Vorbild anzutreffen waren. Also kann man hier gerne einen größeren Zeitraum für seine persönliche Auswahl wählen. Aber in der Epoche III sollte dann z.B. kein Opel Vectra auftauchen oder kein Audi A4.

Ebenso fehlt es oft an der im Schienenbereich so vehement geforderten Genauigkeit. Nietenzählerei muss nicht sein, wenn sie sich ohnehin nur auf fabrikneu glänzende Loks und Wagen beschränkt. Genauso wie hier ein bisschen Farbe und eventuell Mattlack den Glanz auf ein realistisches Aussehen reduzieren, wirken Nummernschilder, hervorgehobene Blinker und fahrende Insassen bei den Autos stark aufwertend und selbst mit geringem Bastelaufwand kann man die Außenwirkung seiner kleinen Modelle deutlich verbessern.

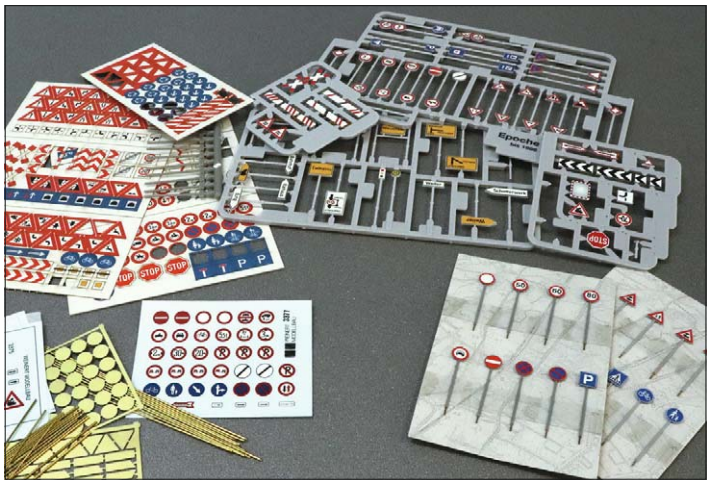
Nicht vergessen werden sollten auch die Themen, bei denen die Bahn selbst mit Straßenfahrzeugen Betrieb machte. Culemeyer-Transporter und die dazu passenden Zugmaschinen sind daher selbstverständlich mit von der Partie.

So soll nun dieses Spezial, Ihnen liebe Leser, dazu verhelfen, Ihre Straßenszenen mit der nötigen Prise Realismus zu verschönern. Eine besondere Freude war es uns als Vater-Söhne-Trio, Ihnen die vielseitigen Themen „Rund um die Straße“ näher zu bringen.

Horst Meier, Markus Meier, Michael Weiß

Eine Modellbahn besteht nicht nur aus Schienenwegen. Im Gegenteil: Ganz ohne Straßen würde sie ziemlich unrealistisch wirken. Im Bild daher eine Landstraße, die in der Breite einschließlich Gehweg durchaus den Anforderungen entspricht. Auch die Autos selbst sind überzeugend und ergeben zusammen mit den Schienenfahrzeugen ein harmonisches Gesamtbild. Zur Bildreihe unten: Bahnübergänge sind die klassische Schnittstelle zwischen Bahn und Straße. Wir zeigen, wie man sie vorbildgerecht anlegt. Wer auf Straßen unterwegs ist, benötigt Orientierung in Form von Markierungen. Solche Striche und Pfeile sollten auch im Modell stimmig sein. Kaelble und Culemeyer bilden das perfekte Gespann, wenn es um Eisenbahnwaggons auf der Straße geht. Dieses hochinteressante System ist das i-Tüpfelchen beim Straßenbetrieb. *Fotos: HM*

Für die Darstellung von Straßen auf der Modellbahn gibt es zahlreiche Methoden. Ein wichtiges Kriterium ist außerdem die gewählte Epoche – denn es macht einen Unterschied, ob eine Stadtstraße in den 50ern nachgestellt werden soll oder eine Landstraße in den 70ern. Die besten Bauweisen zeigt Horst Meier ab Seite 15.



Die Detaillierung von Automodellen ist nicht nur eine Frage des Anspruchs, sondern nicht selten auch der dargestellten Epoche. Die Möglichkeiten zur optischen Aufwertung mit verschiedenen Schwierigkeitsgraden hat Markus Meier ausprobiert. Seite 68.

Der Straßenbau wird auf vielen Anlagen eher stiefmütterlich behandelt. Beim Vorbild sind indes je nach Verkehrsaufkommen und Zweck die unterschiedlichsten Bauarten zu finden – daher lohnt es sich, hier für die realistische Nachbildung im Modell einmal genauer hinzusehen. Einen Querschnitt über die Straßen und ihre Typen vermittelt Michael Weiß ab Seite 6.

Im Straßenverkehr gehören Verkehrsschilder ebenso wie Wegweiser zum vertrauten Bild – und sie veränderten sich im Lauf der Zeit deutlich. Michael Weiß zeigt, wie die Verkehrszeichen in den verschiedenen Epochen aussehen und mit welchen Mitteln man sie nachbauen kann. Seite 32.

Bäume entlang der Straße sind ein bewährtes und wirksames Gestaltungselement – echte Alleen sind auf Anlagen aber nur selten zu sehen. Anhand verschiedener Beispiele führt Horst Meier vor, wie sie im Modell aussehen können – und wie dabei das Budget nicht allzu sehr strapaziert wird. Seite 58.

MIBA SPEZIAL 134

DIE EISENBAHN IM MODELL

Der Transport von Eisenbahnwagen mit Straßenrollern ist ein faszinierendes Thema, zu dem Markus Meier interessante Anlagenmotive gestaltet hat – mehr dazu ab Seite 74.

Seit es die Eisenbahn gibt, sind Bahnübergänge Gefahrenstellen für den Straßenverkehr – die entsprechenden Sicherungsanlagen erläutert Michael Weiß ab Seite 48.

Autos werden natürlich auch von der Bahn transportiert – es reicht aber nicht, die Modelle einfach nur auf entsprechende Autotransportwagen zu stellen. Tipps zur Gestaltung eines Verladehofs und einer typischen Autoverladung gibt Markus Meier ab Seite 90.

INHALT

ZUR SACHE

Mit Gummirädern auf der Eisenbahn 3

VORBILD + MODELL

Facetten des Straßenbaus 6
Zurechtgewiesen 32
Geführt und geleitet 38
Der Schienenverkehr hat Vorrang 48
Bäume für die Allee 58
Wege durch Feld und Flur 62
Eine schnelle Nummer fürs Auto 66
Das fahrbare Anschlussgleis 74

MODELLBAHN-PRAXIS

Roadwork ahead … 15
Das Runde im Eckigen 24
Hochgeklappt oder graviert? 54
Darf es ein bisschen mehr sein? 68
Tankstellen im Wandel der Epochen 84
Autos auf der Bahn 90

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 98

Die Entwicklung von Straßen auf dem Land und in der Stadt

Facetten des Straßenbaus

Mit der wirtschaftlichen Erholung Deutschlands in den 1950ern stieg die Anzahl der Kraftfahrzeuge in der BRD sprunghaft an. Mit etwas Verzögerung begann der Ausbau der Straßen. Während man in den Ballungsgebieten den Verkehrsinfarkt versuchte zu verhindern, entstanden in den ländlichen Gebieten neue Autobahnen und Bundesstraßen. Ein Querschnitt über die Straßen und ihre Typen …

Bundesstraße B 38 in den 70ern: Einseitneigung und großzügige Breite nebst Mehrzweckstreifen (für Fahrradfahrer und Traktoren) in Fahrzeugbreite und dickerer Fahrbahnbegrenzung (Breitstrich) ***Foto: Sammlung HM***

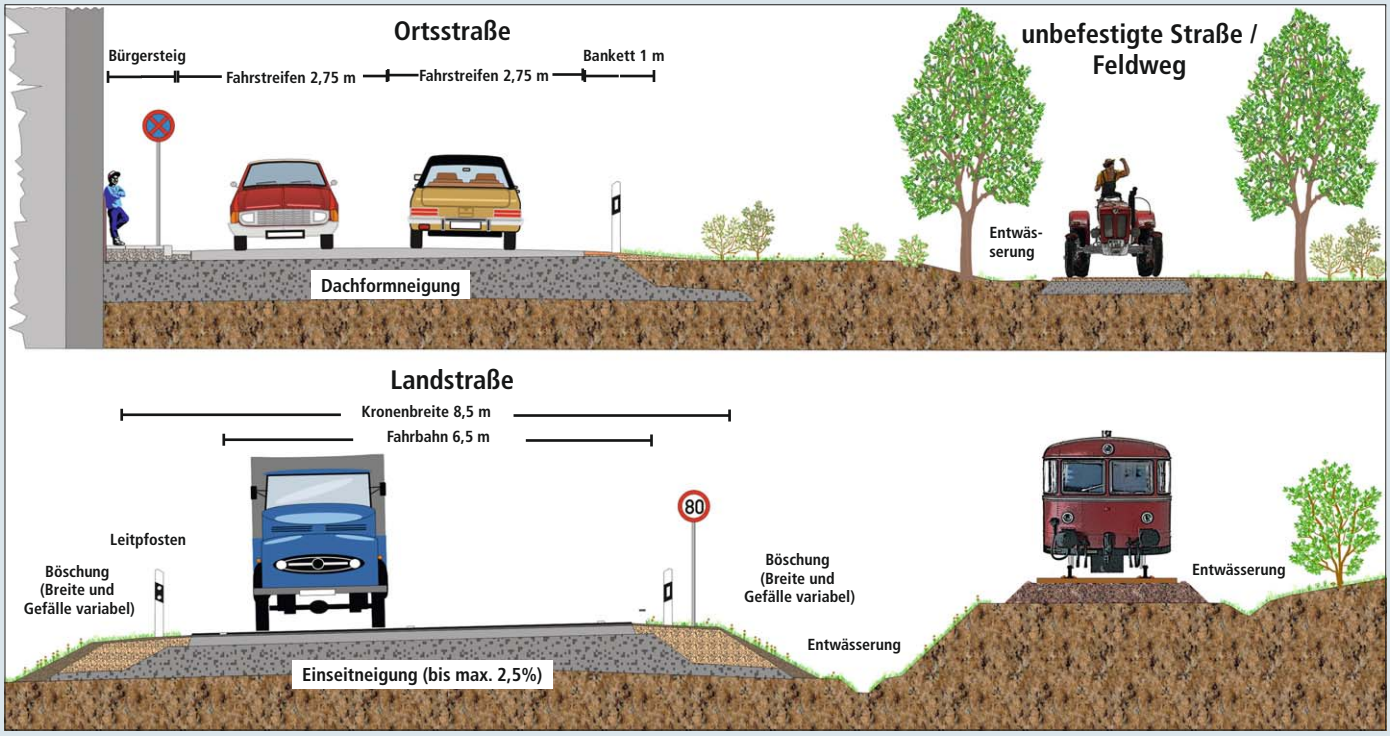
So mancher stellt sich, wenn er an Straßen aus der Epoche III denkt, noch gepflasterte schmale Landstraßen vor, die mit einem Minimum an Schildern und Ausstattung einzelner Fahrzeuge den Weg zum Ziel leiten. Doch dieses Bild ist nur die halbe Wahrheit, denn die Realität sah schon damals an einigen Ecken und Enden der Republik anders aus. Mit dem Aufschwung in den 1950er-Jahren konnten sich immer mehr Menschen ein eigenes Auto leisten und sich so „frei und unabhängig“ in den nächsten Stau auf dem Weg zur Arbeit bewegen. Denn gera-

Die einfachste Form einer untergeordneten Straße: etliche Ausbesserungen, nur Randmarkierungen und Leitpfosten mit einer Gesamtbreite der Fahrbahn bis 5,5 m. Diese Art Straßen für eine Verkehrsdichte bis 3000 Kfz/Tag eignen sich wegen ihrer Breite für alle Modellbahnen.

Klassische Landstraße in der Fläche eignet sich mit einer Breite von 6,5 bzw. 7,5 m bei Bundesstraßen für ein Verkehrsaufkommen von maximal 15 000 bzw. 20 000 Fahrzeugen am Tag. Im Modell sind solche Straßen noch darstellbar.

Die Luftaufnahme zeigt, wie großzügig Straßen eigentlich angelegt sind. Die Landstraße – mit einmündendem Feldweg – ist auch im Ortsinnern noch ziemlich ausladend. Die Aufnahme aus den 80er-Jahren zeigt auch, wie wichtig Straßenmarkierungen sind.
Fotos: HM

Eine Zufahrtsstraße zu einem Hofgut, einem kleinen Weiler bzw. sonstigem regionalem Ziel ohne übermäßige Bedeutung als Allee. Diese ist im Sinne einer Bitumendecke oder Pflasterung nicht befestigt, sondern besteht nur aus verdichtetem grobem und feinem Splitt, was durchaus für landwirtschaftlichen Verkehr ausreichend ist.



Links: Eine Allee mit Kopfsteinpflaster, wie man sie in Norddeutschland oft findet. Gut zu erkennen ist die leicht gewölbte Fahrbahndecke.

Rechts: Bei Birkenau im Odenwald waren noch in den 70ern keine Leitlinien oder sonstigen Markierungen auf der Landstraße zu sehen.

Das Bild zeigt ein Beispiel einer unwichtigen kommunalen Straße, die sich als breiter Feldweg mit Flicken und ohne Leitpfosten präsentiert. Typisch sind auch die Ausbesserungen auf der ländlichen Straße.

Solche Verbindungsstraßen zwischen zwei Orten haben wegen des geringen Verkehrsaufkommens einen schmalen Querschnitt und sind teilweise nur mit alten Leitpflöcken ohne Reflektoren ausgestattet.

de in den städtischen Regionen reichte in diesem Jahrzehnt die Infrastruktur bei weitem nicht mehr aus, den zunehmenden Verkehr aufzunehmen. Unfälle, Rempler und lange Verzögerungen waren an der Tagesordnung. Aufgrund der mangelhaften Verkehrsflächen kamen auch Straßenbahnen und Busse in den Städten kaum noch voran, wodurch sich die Situation nicht bessern konnte. Dadurch entstanden großangelegte Umbaupläne der Straßen. Das Stadtbild folgte damit dem vorherrschenden Leitbild der „autogerechten Stadt“. Schon in den 1960ern gab es ein dichtes Netz asphaltierter, komplett durchmarkierter und beschilderter Hauptstraßen, die sogar die heutige Ausstattung übertrafen.

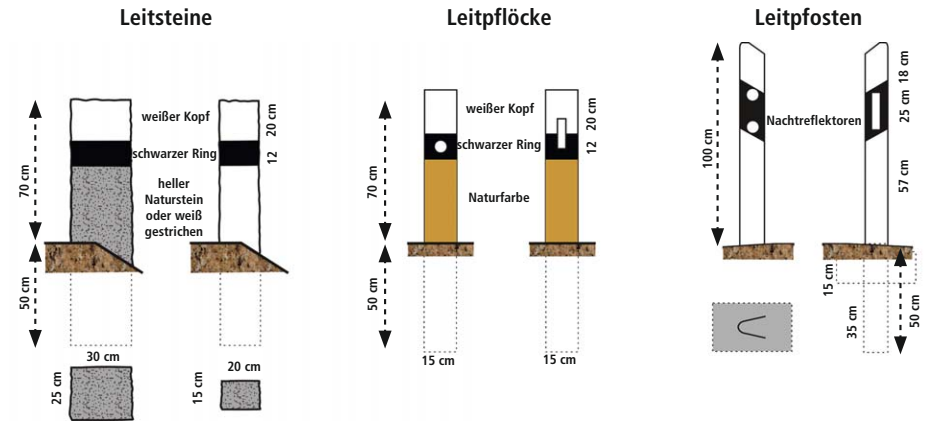
Auch auf dem Land veränderte sich das Straßennetz. Der flexiblere und schnellere Warenverkehr mit dem Lkw kam immer mehr ins Rollen und füllte neben den Pkws zunehmend Bundes- und Landstraßen. Zunächst wurde dem damit begegnet, die Straßen entsprechend ihrer Wichtigkeit und Klassifizierung nach den neu entwickelten Regelquerschnitten (RQ) auszubauen und mit Leitpfosten und -planken, Markierungen sowie Schildern zu sichern. Dabei wurden oftmals die (damals noch kürzeren) Ortsdurchfahrten nicht entlastet, sondern nach Möglichkeit deren Querschnitt angepasst, sowie Kreuzungen umgebaut und manchmal mit Lichtzeichenanlagen gesichert. Dieser Ausbau zog sich allerdings über Jahre hin, sodass gerade die Nebenstraßen noch lange die anfangs erwähnte „Landstraßenidylle“ widerspiegelten.

Ausbaupolitik

Daneben wuchs auch das Netzwerk der Bundesautobahnen. Zunächst reichten nur zwei Fahrstreifen pro Richtung aus. Dennoch waren die neugebauten Abschnitte in der Regel mit Seitenstreifen, Parkplätzen und Tankstellen ausgerüstet. Im Gegensatz zu Bundesstraßen besaßen Autobahnen erst ab 1971 ein Nummernsystem, das 1975 auf das heute gültige überarbeitet wurde. Auf älteren Wegweisern, die den Weg zur Autobahn zeigen, sieht man manchmal auch heute noch nur den Hinweis auf die Richtung, aber nicht auf die Nummer.

Verstärkt ab den 1980ern entstanden zur Verkehrsentlastung von Ortschaften Umgehungsstraßen. Bundesstraßen erhielten zu jener Zeit einen großzügigen Querschnitt mit Mehrzweckstreifen für langsamere Fahrzeuge wie z.B. Traktoren, um den Verkehrsfluss nicht zu sehr

Die alte Landstraße hat topografisch bedingt noch einige Engstellen. Zum unterhalb der Böschung befindlichen Bachlauf und zur Bahnstrecke dienen Begrenzungssteine zugleich als Leitsteine und Sicherung.



Auf der breiten Bundesstraße tuckert der Traktorfahrer mittig auf dem Fahrstreifen, statt den befestigten Seitenstreifen mitzubenutzen. Die BMW-Fahrerin muss daher zum Überholen auf den Fahrstreifen des Gegenverkehrs wechseln.

Oben: Die Aufnahme aus den 1960er-Jahren zeigt eine teilweise überteerte Dorfstraße. ***Foto: Sammlung HM***

Rechts: In einer hessischen Kleinstadt gaben das Stadttor und die sich daran anschließende Bebauung die Straßenbreite vor.

Die (heutige) Ortsdurchfahrt einer mitteldeutschen Gemeinde mit diversen Ausbesserungen, Markierungen und uneinheitlicher Bürgersteigbreite war einst eine Bundesstraße, die im Zuge des Baus einer Umgehungsstraße herabgestuft wurde.

Aufbruchstimmung Anfang der 70er: Überall schießen Neubauten aus dem Boden, die Bürgersteige werden „geplättelt". Typische Merkmale sind Straßenschilder, Verkehrszeichen und Peitschenlampen.

Unten: Früher war das überasphaltierte Kopfsteinpflaster – hier mit malerisch gerissener und fleckenweise abgeplatzter Deckschicht – noch sehr häufig anzutreffen. Das bietet eine gute Möglichkeit, Übergänge an Segmentkanten zu kaschieren. ***Foto: Michael Weiß***