

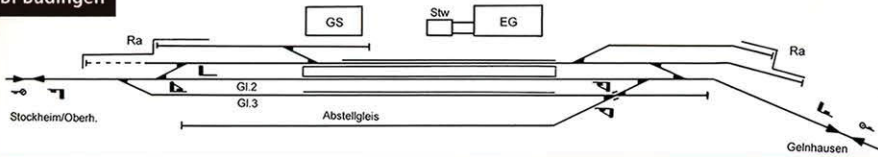
Ulrich Rockelmann

# 85 BAHNHOFSPLÄNE

für Modellbahner und Eisenbahnfreunde



## Bf Büdingen



Ng 17150 W (71.1)  
zur Personenbeförderung freigegeben, nicht veröffentlicht  
Coburg—Rodach (b. Coburg)

Tfz 200 Last 500 t 43 Mindestbr

1	2	3	4	5	6	7	8	9
131,6		Coburg Cbf . . . . .						
130,1	65	Coburg . . . . .			351		1017	
0,0							2019 S	
2,0		Coburg Neuses . . . . .		358	57			
6,1		Wiesenf (b. C) Hat . . . . .		406	416			
7,8	50	Meeder . . . . .		20	27			
12,2		Großwalbur Hat . . . . .		36	40			
15,8		Schweighof Hat . . . . .		x	47			
17,6	30	EG Rodach (b. Coburg) . . . . .		451				Zf Ak

Zuglok rangiert unterwegs Min  
Wiesenf (b. C) 3  
Meeder 2  
Großwalbur 1



Preis DM / sFr 29,80 ÖS 218  
ISBN 3-86046-040-4





Mehr als sieben Jahre sind nun seit Erscheinen der letzten MIBA-Broschüre „Bahnhofspläne“ vergangen. In zahlreichen Gesprächen mit Freunden der großen und kleinen Eisenbahn kommt nach wie vor der Wunsch nach weiteren vorbildgerechten Beispielen von kleinen und mittleren Bahnhöfen zum Ausdruck, um nicht zuletzt Anregungen für die eigene Anlagengestaltung zu erhalten. Daher fiel es Verlag und Verfas-

verhältnissen und Bedürfnissen! Und sicher wird es in manchen Fällen notwendig sein, wegen der häuslichen Raumaufteilung beispielsweise die Gleisführung eines Abzweigbahnhofs zu spiegeln – ein Grund mehr, hier keine kompletten Anlagenentwürfe vorzustellen.

Bewußt ist der allgemeine Teil sehr knapp gefaßt, um Wiederholungen zu den detaillierten Ausführungen im ersten Band („80 Bahnhofspläne“) zu vermeiden. Wie schon beim zweiten Band („98 Bahnhofspläne“) gehandhabt, sind hier (ab Seite 80) wiederum einige monographisch aufgebaute Beiträge vorhanden, die inhaltlich über die kürzeren Einzelartikel zu nach ihrer Bestimmungsart gegliederten Bahnhöfen hinausgehen.

Zudem soll ein erweiterter Blick ins Ausland nicht nur den eigenen Horizont erweitern, sondern gleichzeitig den europäischen Gedanken fördern und eine Reminiszenz an die zahlreichen MIBA-Freunde außerhalb Deutschlands darstellen.

Allen Eisenbahnfreunden, die mich mit Bildern und Informationen unterstützten, möchte ich herzlich für ihre Mithilfe danken. Außer meinen Freunden Ewald Hauck (Hk, Hamburg), David Hruza (dh, Bad Waldsee), Stephen Rabone (Eston/GB) und in der MIBA-Redaktion gilt dies besonders den Herren Werner Jockusch (Cadolzburg), Frank Rasimowitz (Kirchweidach) und Joachim Weißer (Basel). Schließlich danke ich auch meiner Ehefrau Karin, die mich bei manchen Eisenbahnexkursionen begleitete, für die große Unterstützung und ihr Verständnis an der Arbeit zu dieser Broschüre!

*Nürnberg, im April 1999  
Ulrich Rockelmann*

## Die Augen öffnen für Variationen

ser nicht schwer, sich zur Herausgabe einer dritten Folge – diesmal mit dem Titel „85 Bahnhofspläne“ – zu entscheiden.

Begleiten Sie uns wiederum auf einer, wie wir hoffen, anregenden und informativen Reise durch die Welt der Bahnhöfe! Wie schon bei den ersten beiden Broschüren gehandhabt, sollen hier keine fertigen Anlagenentwürfe präsentiert werden. Vielmehr sind die Spurplanskizzen dazu gedacht, das Auge der Leserinnen und Leser für eigene, modellbahn- und vorbildgerechte Planvariationen zu schulen.

Die Zeichnungen wurden mit voller Absicht unmaßstäblich und schematisiert gehalten; sie fußen auf keinen bestimmten Gleissystemen oder Baugrößen. Zu stark sind hier doch die Unterschiede bei den jeweiligen individuellen Platz-



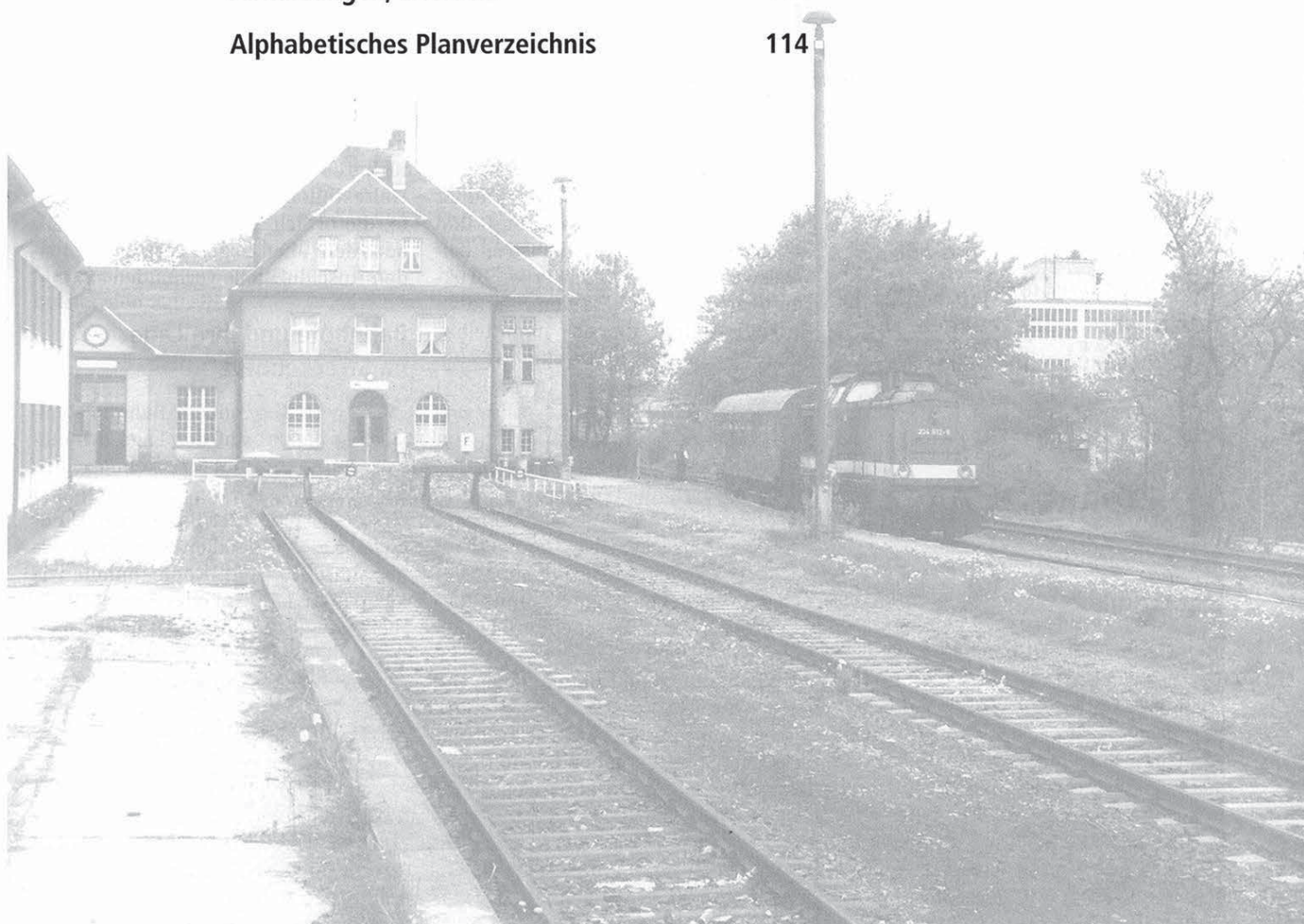
Ulrich Rockelmann, geboren 1953 in Hof/Saale, wurde die Eisenbahnbegeisterung durch seinen diesbezüglich vorbelasteten Vater und Onkel quasi in die Wiege gelegt. Seit Mitte der 60er Jahre gehört die MIBA zu seinem festen Lesestoff, zunächst als Anregung für den Bau einer eigenen, sehr kompakten H0-Anlage. Immer mehr verlagerte sich sein Interesse jedoch aufs Vorbild. Als „Spurplan-Detektiv“ hat er inzwischen eine Sammlung von 13 500 Bahnhofsgleisplänen zusammengetragen.

Der gelernte Diplom-Volkswirt gehörte unter anderem von 1987 bis 1991 der MIBA-Redaktion an, anschließend war er bis 1998 in der Verwaltung eines ÖPNV-Betriebs beschäftigt; seitdem ist er als freier Autor und Journalist tätig. Ulrich Rockelmann hat sich als Verfasser zahlreicher Zeitschriftenbeiträge, Broschüren und Bücher einen Namen gemacht.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme  
Rockelmann, Ulrich:  
85 Bahnhofspläne für Modellbahner und Eisenbahnfreunde  
/ Ulrich Rockelmann. - Nürnberg : MIBA-Verl., 1999  
ISBN 3-86046-040-4  
NE: HST

© 1999 by vth Verlag für Technik und Handwerk GmbH,  
MIBA-Miniaturbahnen, Nürnberg  
Alle Rechte vorbehalten  
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch  
auszugsweise und mit Hilfe elektronischer  
Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher  
Genehmigung des Verlages.  
Redaktion: Thomas Hilge  
Satz: Bettina Knaden  
Litho: PPS GmbH, Düsseldorf  
Gesamtherstellung: WAZ-Druck GmbH, Duisburg

Vorwort	3
Allgemeines über Bahnhöfe	6
Endbahnhöfe	8
Zwischenbahnhöfe	30
Anschlußbahnhöfe	52
Trennungsbahnhöfe	70
Knotenpunkt	76
Bahnhofsrückbauten	78
Tiroler Schmalspurstationen	80
Die Inselbahn der Isle of Wight	90
Gemischte Züge im Thurnauer Land	96
Mit der Zahnradbahn nach Heiden	102
Kautenbach: Bahnhof im Wandel	106
Mälzerei mit Anschlußbahn	110
Abkürzungen, Literatur	113
Alphabetisches Planverzeichnis	114





Der 1880 eröffnete Hofer Hauptbahnhof, bis 1920 Gemeinschaftsstation von Sächsischer und Bayerischer Staatsbahn, besticht durch seine weitläufigen Anlagen. Hier unterquert im Mai 1998 ein IR (Zuglok 229 113) aus Richtung Plauen die „Luftbrücke“.

# Allgemeines über Bahnhöfe

*Zur besseren Verständlichkeit werden einige allgemeine Definitionen über Typen und Formen von Bahnhöfen vorangestellt, wobei die verbalen Bestimmungsänderungen, die teilweise nach Privatisierung von DB bzw. DR vorgenommen wurden, unberücksichtigt bleiben*

## Definitionen

**Bahnhöfe** sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche. Dort dürfen Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden. Beachten Sie bitte, daß bewußt „dürfen“ und nicht „können“ verwendet wird! Der Begriff „Bahnhof“ ist also nicht vom baulichen Umfang einer Anlage her zu verstehen, sondern von der Erlaubnis für bestimmte Betriebsvorgänge.

**Bahnanlagen** bezeichnet ganz allgemein alle baulichen Anlagen und technischen Einrichtungen – außer Fahrzeugen – zur Abwicklung und Sicherung des Betriebsdienstes; beispielsweise Gleise, Stellwerke, Brücken-, Hoch- oder Tiefbauten.

**Betriebsstellen** dienen unmittelbar der Regelung und Sicherung des Zug- oder Rangierbetriebes. Betriebsstellen innerhalb eines Bahnhofs sind u.a. Stellwerke oder Aufsichtsposten, auf freier Strecke etwa Abzweigstellen oder auch Bahnübergänge.

**Anschlußstellen** sind Bahnanlagen auf freier Strecke, wo Züge ein an das Streckengleis angeschlossenes Nebengleis bedienen können, ohne daß das Streckengleis für eine andere Zugfahrt freigegeben ist.

**Abzweigstellen** sind Bahnanlagen der freien Strecke, wo Züge von einer Strecke auf eine andere oder auf ein Anschlußgleis übergehen können.

**Haltepunkte** sind Bahnanlagen auf freier Strecke ohne Weichen. Dort halten Züge planmäßig. Sonderfall: Es können auch Weichen vorhanden sein; diese dienen aber dann einem privaten Anschlußgleis und haben betrieblich

mit dem eigentlichen Haltepunkt nichts zu tun.

**Haltestellen** sind dagegen Haltepunkte, die örtlich mit einer Abzweigstelle oder dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlußstelle verbunden sind.

## Bahnhöfe und ihre Lage im Streckennetz

Diese gern verwendete Bahnhofstypisierung basiert auf der Lage des einzelnen Bahnhofs im Streckennetz.

**Endbahnhöfe** liegen am Endpunkt einer oder mehrerer Bahnlinien. Unter diese Kategorie fallen beispielsweise auch die Großstadt-Kopfbahnhöfe wie Frankfurt/Main Hbf oder Kassel Hbf.

**Zwischenbahnhöfe**, die weitaus häufigste Bahnhofsart, liegen an einer durchgehenden Strecke. Es mündet dort keine weitere Linie ein.

**Anschlußbahnhöfe** stellen die Verbindung einer durchgehenden Strecke mit einer oder mehreren untergeordneten Linien dar. Der Übergang von Zügen oder Wagengruppen von der Hauptstrecke auf die Nebenbahn(en) ist möglich. Dieser Bahnhofstyp ist bei Modellbahnern sehr beliebt.



Querfurt in Sachsen-Anhalt besitzt einen Abzweigbahnhof typisch „preußischen“ Stils. Am 13.5.1998 warten die Dieselloks 202 434 und 637 auf weitere Einsätze.

**Trennungsbahnhöfe** dienen, wie die Anschlußbahnhöfe, der Gabelung von Linien – allerdings handelt es sich um nahezu gleichwertige Strecken. In der Praxis können die Unterschiede zwischen Trennungs- und Anschlußbahnhöfen mitunter fließend sein.

**Kreuzungsbahnhöfe** sind gemeinsame Stationen zweier oder mehrerer Strecken, wobei die Kreuzung sowohl niveaugleich als auch niveaufrei (Brücken) erfolgen kann.

**Berührungsbahnhöfe:** Eine bei uns sehr seltene Form; sie ermöglichen den Übergang von Reisenden zwischen zwei durchgehenden Strecken, die sich nicht kreuzen.

**Knotenpunkte** sind Bahnhöfe, auf die Merkmale mehrerer einzelner Bahnhofformen zutreffen.

### Lage des Empfangsgebäudes

Diese Art von Klassifizierung der Bahnhöfe stellt die Lage des Empfangsgebäudes (EG) zu den Hauptgleisen des betreffenden Bahnhofs in den Vordergrund.

**Seitenlage:** Das EG ist an einer Seite des Bahnhofs angeordnet, meist parallel zu den Hauptgleisen. Die große Mehrheit der Bahnhöfe weist eine solche Lage des EG auf.

**Kopflage:** Hier liegt das EG quer zu den Gleisen eines Endbahnhofs (z.B. Leipzig Hbf oder Kurort Kipsdorf im Osterzgebirge). Eine Sonderform wäre die kombinierte Hoch-/Querlage des EG bei im Einschnitt gelegenen Durchgangsstationen (z.B. Dahlem Dorf an

der Berliner U-Bahn-Linie zur Krummen Lanke).

**Insellage:** Das EG befindet sich zwischen zwei Gleisgruppen eines Bahnhofs; Beispiele sind die in dieser Broschüre vorgestellten Bahnhöfe Zittau Süd und Zwotental (vor dem Umbau).

**Keilbahnhöfe** haben das zugehörige EG im Zwickel zweier voneinander abzweigender Gleisgruppen; Beispiel in diesem Heft: Bf Unterlemnitz.

**Dreiecksbahnhöfe:** Überaus seltene Form; das EG liegt im Inneren eines Gleisdreiecks.

**Turmbahnhöfe:** Mindestens zwei Strecken kreuzen sich niveaufrei auf unterschiedlichen Ebenen, wobei sich vielfach auch das EG auf mehrere Bahnsteigebenen erstreckt. Beispiel: Osnabrück Hbf.

Als am 18.8.1988 diese Aufnahme im pfälzischen Bf Lauterecken-Grumbach entstand (vorn: 815 785), war – im Gegensatz zu heute – das weitere Schicksal der „Lautertalbahn“ hinauf nach Kaiserslautern noch ungewiß.



# Zeulenroda ob. Bf (1996)



204 612 am 18.5.1996 vor Kurzzug zum unteren Bahnhof

## Fahrplan

Zeulenroda unt. Bf –  
Zeulenroda ob. Bf

	W	W	W			
Zeulenroda unt. Bf ab	6.24	7.00	10.15	12.14	15.00	16.32
Zeulenroda ob. Bf an	6.34	7.10	10.25	12.24	15.10	16.42
Anschlüsse von	Hof- Heuer	Gera	Mehl- Heuer	Weida Mitt- dort	Min- berg Hof	Mei- ßen Weide

Zeulenroda ob. Bf –  
Zeulenroda unt. Bf

	W	W			
Zeulenroda ob. Bf ab	6.40	9.55	12.33	16.10	19.08
Zeulenroda unt. Bf an	6.50	10.05	12.43	16.20	19.18
Anschlüsse nach	Hof Mehl- Heuer	Weida Gera	Mitt- dort Weida Gera	Mehl- Heuer Weiden Hof	

Erster Fahrplan nach Wiederaufnahme des Reiseverkehrs im Herbst 1991. Unten: Sommerfahrplan 1971.

Als die Bahnlinie von Weida nach Mehltheuer gebaut wurde (Eröffnung Weida Altstadt – Zeulenroda unterer Bahnhof – Mehltheuer am 15.11.1883, Weida – Weida Altstadt am 1.10. des Folgejahrs), blieb die hochgelegene, industriereiche Stadt Zeulenroda im thüringischen Teil des Vogtlandes zunächst ohne direkten Schienenanschluss: der Bahnhof – heute: Zeulenroda unterer Bahnhof – liegt gut zwei Kilometer abseits im Triebestal. Für die hiesigen Gewerbebetriebe war dies denkbar ungünstig, doch blieben entsprechende Bemühungen lange Zeit erfolglos.

Nachdem 1906 eine „Schleifenlösung“ Pöllwitz–Zeulenroda Stadt–Trie-

bes diskutiert wurde, kam endlich Bewegung in die Angelegenheit. Allerdings in abgespeckter Form, denn aus der Schleife wurde eine 3,3 Kilometer kurze Stichbahn vom unteren Bahnhof hinauf an den östlichen Stadtrand! Das Fürstentum Reuß ältere Linie zahlte schließlich einen Zuschuß von 255 000 Mark an Sachsen, und die Sächsische Staatsbahn übernahm Bau und Betrieb der Strecke. Am 1.9.1914 konnte dann nach langwieriger „Geburt“ die 3,7 km kurze, aber steile Strecke eröffnet werden.

Interessant ist die Anordnung des großen Jugendstil-Empfangsgebäudes: eine Kombination aus Seiten- und Kopflage. Zwar befindet sich der große Güterschuppen „normal“ im Ladebe-

## 542 Zeulenroda unt Bf – Zeulenroda ob Bf

Alle Züge 2. Klasse

2261	2234	2587	2591	2595	2246	km	Zug Nr	Rbd Dresden	Zug Nr	2260	2221	2225	2584	2590	2594				
...	X 6.05	X 7.29	+ 7.36	15.25	16.51	19.34	22.32	0,0	ob Zeulenroda unt Bf (365 m)	541	an	4.50	X 6.55	12.30	15.08	...	16.40	19.18	...
...	X 6.14	X 7.38	+ 7.45	15.34	17.00	19.43	22.41	3,7	an Zeulenroda ob Bf (424 m)	.....	ab	4.41	X 6.46	12.21	14.59	...	16.31	19.09	...



reich, doch auch beim zweiständigen Lokschuppen gibt es eine Besonderheit zu vermelden: er liegt etwas tiefer als das übrige Bahnhofsbereich.

Zu DDR-Zeiten erlangte Zeulenroda oberer Bahnhof verstärkt Bedeutung im Güterverkehr, zumal die Reichsbahn dort ein Container-Terminal errichtete. Und die am 29.9.1974 vollzogene (erste) Einstellung des Schienenreiseverkehrs hatte denn auch einen recht kuriosen Grund: Da der Bahnhof nur ortsbediente Weichen besaß, war das Rangieren (Umsetzen) der lokbespannten Personenzüge bei gleichzeitig lebhaftem Güterverkehr zu aufwendig.

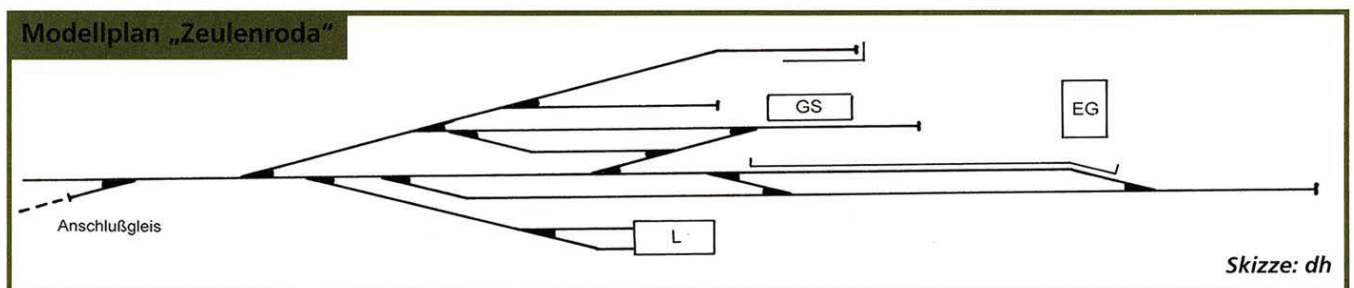
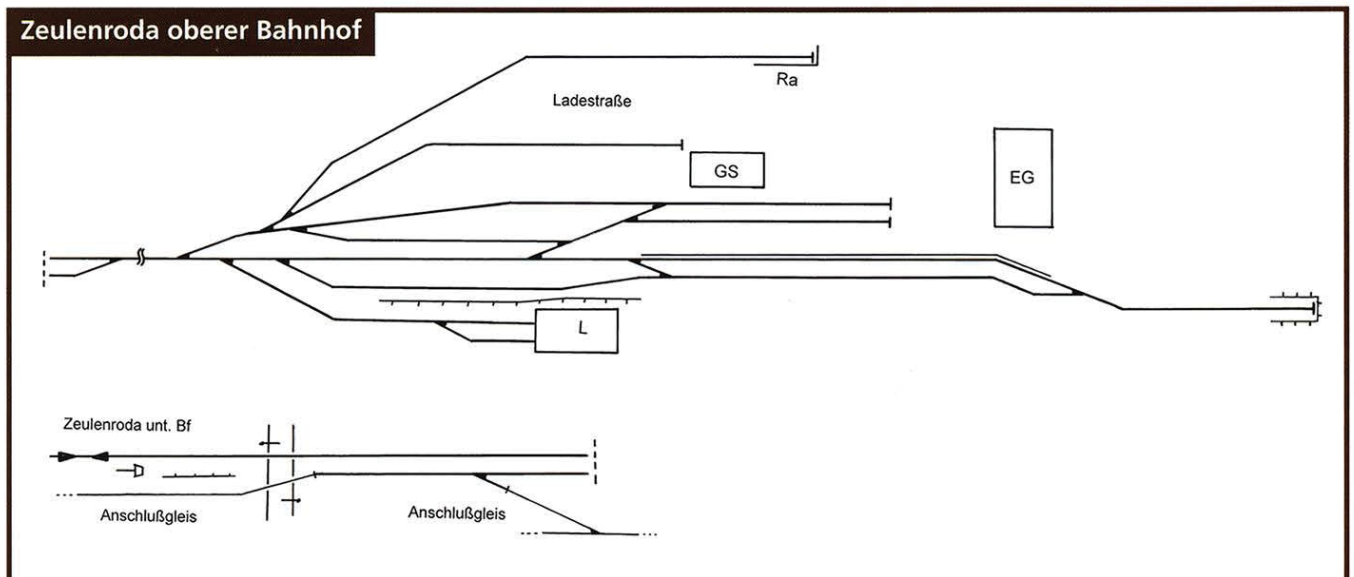
Überraschend kam es dann bald nach der „Wende“ zu einer Wiederaufnahme des Reiseverkehrs. Wegen der stark ausgedünnten Busfahrpläne ließ die Rbd Dresden ab 29.9.1991 – zunächst probeweise – wieder planmäßige Personenzüge auf der Zeulenrodaer „Stadtbahn“ verkehren; leider aber erneut als personalintensive lokbespannte Garnituren (202 + Bghw). So nahte wenige Jahre später, zum 1.6.1996, das zweite Ende des Reiseverkehrs. Schade – mit einem Schienenbus im Einmannbetrieb und ohne Umsetzvorgänge hätte die Lage vielleicht anders ausgesehen!



1991 fuhr noch die DR nach Zeulenroda: 112 435 beim Umsetzen (16.10.1991).

Auch im Güterverkehr ging es bergab. Das Container-Terminal wurde stillgelegt, und mit Wirkung vom 31.10.1997 wandelte die DB die Strecke zum oberen Bahnhof in ein Bahnhofs-gleis von Zeulenroda unterer Bahnhof um; so kann die Bedienung betrieblich als Rangierfahrt erfolgen. Die großzü-

gigen Gleisanlagen „oben“ wirkten schon einige Jahre zuvor überdimensioniert. Aber gerade deshalb bieten sie viele Anregungen für eine Modellgestaltung, bei der man auf jeden Fall auch den Schienenreiseverkehr mit vorsehen sollte – in diesem Fall sogar mit lokbespannten Zügen ...



# Bf Rodach (1975)



Zu der ältesten Nebenbahn im Coburger Land zählt die von der privaten Werra-Eisenbahngesellschaft am 1.7.1892 in Betrieb genommene Stichstrecke Coburg-Rodach. Schon drei Jahre später ging die Werra-Eisenbahn allerdings an die Preußische Staatsbahn über, so daß die Rodacher

Linie gleichzeitig die letzte Neubaustrecke der Werrabahn darstellen sollte.

Der am Südostrand von Rodach angelegte Bahnhof erhielt ein relativ großes, reich gegliedertes Empfangsgebäude mit Ziegeldach und Schieferverkleidung, wie es in Thüringen – das

Coburger Land gehörte ja politisch bis 1920 zu Thüringen! – häufig vorkommt. Schade, daß das dem Vorbild in Rodach nachempfundene Modell-Bahnhofsgebäude der Firma Kibri bislang nur im Maßstab 1:220 erhältlich ist; es wäre auch für andere Bau-Größen wünschenswert.

Ursprünglich hatte man im Endbahnhof Rodach an der Coburger Seite gegenüber den Ladegleisen auch einen einständigen Lokschuppen errichtet, der jedoch vermutlich schon in den 1920er Jahren abgetragen wurde. Seither übernachteten die Lokomotiven in Coburg, das bis 1970 ein selbständiges Bahnbetriebswerk besaß.

Die Rodacher Gleisanlagen sind eigentlich recht bescheiden und lassen den zeitweise sehr lebhaften Personen- und Güterverkehr (Gleisanschlüsse!) kaum vermuten. Den Spurplan in den 1970er Jahren zeigt die Skizze. Da der Güterschuppen nicht mehr von der DB genutzt wurde, konnte das davor liegende Ladegleis problemlos als Ausziehgleis für die Bedienung der beiden entgegengesetzt befindlichen Gleise genutzt werden. Übrigens hatte man diese bis 1962 „anders herum“ ange-

Oben: Soeben ist am 27.1.1975 der von 280 003 geführte Mittagszug aus Coburg im Bf Rodach eingetroffen.

Winterfahrplan 1971/72: Der morgendliche Ng nach Rodach führte auch Personenwagen mit und war zur Fahrgastbeförderung freigegeben.

Ng 17150 W (71,1)								
zur Personenbeförderung freigegeben, nicht veröffentlicht								
Coburg—Rodach (b Coburg)								
Tfz 280				Last 500 t		43 Mindestbr		
Lage der Betriebsstelle km	Höchstgeschw. und Beschränkungen km/h	Betriebsstellen, ständige Langsamfahrstellen, verkürzter Vorsignalabstand	An der Trapsertafel hält Zug	Ankunft	Abfahrt	Kreuzung mit Zug	Überholt wird überholt durch/ Art	Zuglauf-messung durch/ Art
1	2	3	4	5	6	7	8	9
131,6	65	Coburg Gbf . . . . .						
130,1		Coburg . . . . .			351	3017 W S 3019 S		
2,0	50	Coburg Neuses . . . . .		356	57			
6,1		Wiesenf (b C) Hst . . . . .		406	416			
7,8		Meeder . . . . .		20	27			
12,2	30	Großwalbur Hst . . . . .		36	40			
15,8		Schweighof Hst . . . . .		×	47			
17,6		E   Rodach (b Coburg) . . . . .		451				Zf Ak
Zuglok rangiert unterwegs				Min				
Wiesenf (b C)				3				
Meeder				2				
Großwalbur				1				