

Ulrich Rockelmann

80 BAHNHOFSP PLÄNE

für Modellbahner und Eisenbahnfreunde



Ulrich Rockelmann

80 BAHNHOF- PLÄNE

für Modellbahner und Eisenbahnfreunde

MIBA VERLAG NÜRNBERG

1989 • © MIBA VERLAG

Druck: Junge & Sohn, Erlangen

| | |
|--|------------|
| Vorwort | 5 |
| Bahnhöfe – Typen und Formen | 6 |
| Haltepunkte | 19 |
| Haltestellen | 27 |
| Endbahnhöfe | 30 |
| Zwischenbahnhöfe | 62 |
| Anschlußbahnhöfe | 80 |
| Trennungsbahnhöfe | 100 |
| Kreuzungsbahnhöfe | 112 |
| Berührungsbahnhöfe | 117 |
| Register, Abkürzungen und Literatur | 122 |

Besonderer Dank gilt u.a. folgenden Eisenbahnfreunden für ihre Mitarbeit:

Gerhard A. Bayer, Füssen-Weißensee; Günter Berg, Mannheim;
Ludwig Glathe, Essen; Ewald Hauck, Luxembourg; David Hruza (dh),
Bad Waldsee; Andreas Janikowski, Fürstenfeldbruck; Markus Kirchhoff,
Nürnberg; Rolf Knipper, Burscheid; Thomas Konz, Wiesau; Lutz Kuhl,
Monheim/Rhein; Norbert S. Pitrof (Pit-Peg), Pegnitz; Walter G. Steingahs,
Berg. Gladbach; Herbert Stemmler, Rottenburg/Neckar; Peter Tadsen,
Rendsburg; Eckhard Wolf, Hamburg

Titelbild: Blick auf die Gleisanlagen des
Luxemburger Bahnhofs Troisvierges.
Foto: ur

IMPRESSUM

Autor: Ulrich Rockelmann. **Skizzen der Modell-Gleispläne:** David Hruza.
Layout und Umschlag: Waltraud Baeuerle. **DTP-Satz:** MiBa Verlag.
Redaktion: Ulrich Rockelmann. **Druck:** Junge & Sohn, Erlangen.

© 1989 MIBA-Verlag, Werner Walter Weinstötter GmbH & Co, Nürnberg
1991 – 1. unveränderter Nachdruck
1992 – 2. unveränderter Nachdruck

Gleisplanbroschüren unterschiedlichster Art haben eigentlich schon seit Jahrzehnten einen festen Platz im Programm von Modellbahnherstellern oder entsprechenden Fachverlagen. Das verwundert nicht, denn sicher will die Mehrheit der Modellbahner/innen die Fahrzeuge auch einmal richtig in Bewegung sehen – und dafür ist zumindest eine kleine Anlage nötig. So war nicht zuletzt die anhaltende Nachfrage nach der inzwischen vergriffenen Broschüre „150 Modellbahn-Streckenpläne“ für die MIBA Anlaß, jenen Titel (jetzt: 88 Gleisplanvorschläge) in völliger Neubearbeitung wieder ins Programm aufzunehmen.

Und nun kurz zuvor im zeitlichen Abstand eine andere MIBA-Gleisplan-Publikation? Die Entscheidung darüber fiel aufgrund zahlreicher Anfragen an den Autor und die MIBA-Redaktion nach bestimmten Spurplänen kleinerer oder mittlerer Vorbild-Bahnhöfe nicht schwer. Offenbar – und dies ist als sehr erfreulich zu werten – legen immer mehr Modellbahner/innen auch Wert auf vorbildgetreu gestaltete Gleisanlagen für die zunehmend perfekter werdenden Fahrzeugmodelle.

Seit 1970 trage ich systematisch Bahnhofs- und Straßenbahngleispläne des Großbetriebes zusammen, und die

heute auf mehr als 9000 Pläne, davon gut die Hälfte durch eigene Erkundung „vor Ort“ aufgenommen, angewachsene Sammlung bietet reichlich Material zur Veröffentlichung.

Diese Broschüre soll einerseits als Ergänzung der „88 Gleisplanvorschläge“ dienen, andererseits aber gleichzeitig durch die zusätzlichen Vorbildinformationen einiges Wissen über die Betriebsabläufe der „großen“ Eisenbahn vermitteln. Schwieriger als erwartet erwies sich die Auswahl der Spurpläne: Es mußten notgedrungen mehrere an sich zur Veröffentlichung vorgesehene Skizzen wieder zurückgestellt werden. Jedenfalls wäre es bei entsprechendem Leserinteresse leicht möglich, dieser Broschüre eine Fortsetzung folgen zu lassen.

Die Spurplanbeispiele kann man grob in zwei Kategorien einteilen. Der größere Teil umfaßt in unmaßstäblicher, schematisierter Form die Vorbild-Spurpläne (es sind jedoch immer alle Gleise eingezeichnet). Im anderen Fall werden die Gegebenheiten der Prototyp-Stationen, meist behutsam vereinfacht, auf Modellbahnverhältnisse umgezeichnet. Sie erkennen letztgenannte Kategorie an der hellblauen Unterlegung.

Mitunter weisen Bahnstationen beide Planarten auf. Bei

den Modell-Zeichnungen legen wir uns auf kein bestimmtes Gleissystem und schon gar nicht auf eine Baugröße fest; zu stark sind hier doch die Unterschiede bei den jeweiligen individuellen Verhältnissen. Lediglich der Weichenwinkel beträgt i. a. 15 Grad – ein vertretbarer Kompromiß, wie wir meinen.

Ohnehin sind ja die Beispiele in der Broschüre nicht für einen sklavischen Nachbau gedacht. Die Pläne sollen Anregungen vermitteln und das Auge der Modellbahner/innen schulen helfen für eigene, vorbildorientierte Variationen.

Noch ein Satz zur Schreibung geographischer Namen. Diese wurden weitgehend in den jeweiligen Landessprachen angegeben; allerdings ließen sich leider aus technischen Gründen nicht alle vorkommenden „speziellen“ Buchstaben korrekt setzen – dies gilt für Dänisch und Tschechisch.

Abschließend sei allen Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden, die mich mit Bild- und Informationsmaterial unterstützten, herzlich für ihre Mithilfe gedankt!

Kulmbach/Nürnberg,
im Dezember 1989

Ulrich Rockelmann

Bild 1. Trennungsbahnhof Waiblingen. Foto (6. 7. 1973): Herbert Stemmler



BAHNHÖFE

Typen und Formen

Ein wesentliches Merkmal des Eisenbahnbetriebs ist es, daß etwa das Ein- und Aussteigen von Reisenden oder das Be- und Entladen von Güterwagen normalerweise nicht an jeder beliebigen Stelle einer Bahnlinie möglich ist. Vielmehr sind jene Vorgänge nur an bestimmten Punkten der Strecke möglich – landläufig werden diese als Bahnhöfe bezeichnet.

Nun erfordert die Vielfalt der beim Großbetrieb vorkommenden „Bahnhöfe“ zwecks besserer Überschaubarkeit eine gewisse Systematisierung des Bahnhofsbegriffs. Mit anderen Worten: Bahnhöfe sollten nach ganz bestimmten Gesichtspunkten in Gruppen eingeteilt werden – und hierfür gibt es mehrere unterschiedliche Ansätze.

Einteilung der Bahnhöfe nach ihrer Zweckbestimmung

Für den Verkehrsdienst einer Bahnverwaltung ist die Zweckbestimmung eines Bahnhofes von wesentlicher Bedeutung. Zu den Kategorien kann man unter anderem zählen:

Personenbahnhöfe. Sie dienen dem Reiseverkehr einschließlich dem Gepäck- und Expresgutdienst; sonstige Güterverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Beispiele: Berlin – Zoologischer Garten; Frankfurt/Main Flughafen.

Güterbahnhöfe. Hier gibt es keine Anlagen für den Personenverkehr. Reisezüge verkehren entweder über

hauptsächlich nicht (Bf Neu Isenburg Stadt) oder passieren den Güterbahnhof ohne Verkehrshalt (Coburg Gbf zwischen Creidlitz und Coburg). In den letzten Jahren wurden durch Einstellung des Schienenreiseverkehrs außerdem zahlreiche „normale“ Bahnhöfe de facto zu Güterbahnhöfen (etwa Bf Wülfrath/Rhld.).

Betriebsbahnhöfe. Sie sind für den internen Eisenbahnbetrieb wichtig; Anlagen für den öffentlichen Verkehr existieren nicht. Beispiele: Düsseldorf Abstellbahnhof oder der Bf Syren an der CFL-Güterstrecke Luxembourg (Lëtzebuerg) – Oetrange (Éiter).

Rangierbahnhöfe. An Brennpunkten des Güterumschlags finden wir selbständige Rangierbahnhöfe, die bisweilen riesige Ausmaße annehmen. Beispiele: Amsterdam Watergraafsmeer; Nürnberg Rbf.

Grenzbahnhöfe. In Grenzbahnhöfen findet die Zollabfertigung von Reisenden und/oder Gütern statt. Beispiele: Probstzella (Personen und Güter); Selb-Plößberg (nur Güter).

Hafenbahnhöfe. Sie dienen dem Güterumschlag in See- und Flußhä-

fen (Beispiel: Hamburg-Hansaport), bisweilen auch dem Reiseverkehr (Umsteigen zwischen Bahn und Schiff, etwa im Bf Friedrichshafen Hafen).

Fährbahnhöfe. Anlegestellen von Eisenbahnfähren, zum Beispiel: Bahnhöfe Puttgarden und Rødby Havn an der „Vogelfluglinie“.

Übergabebahnhöfe. An der Nahtstelle zweier Bahnverwaltungen oder einer Bahnverwaltung und eines großen Betriebes befinden sich bisweilen besondere Übergabebahnhöfe. Beispiele: Ügbf Wanne zwischen DB und „Wanne-Bochum-Herner Eisenbahn“ (WH); Ügbf Offenbach/Main Industriebahn.

Werkbahnhöfe. Großbetriebe besitzen häufig eigene Werkbahnhöfe, meist sogar mit eigenen Triebfahrzeugen. Beispiele: Wolfen VEB Farbenfabrik in der DDR; Wolfsburg VW.

In der Praxis wird in vielen Fällen ein Bahnhof mehrere solcher Aufgaben erfüllen; so besitzt etwa der Bf Emmerich gleichzeitig die Funktion eines Personen-, Güter- und Grenzbahnhofs.

Schon aus diesen allgemeinen Bemerkungen geht die Komplexität des Begriffs „Bahnhof“ deutlich hervor. Für Modellbahner ist dieser Tatbestand selbstverständlich erfreulich, denn die Vielseitigkeit beim großen Vorbild bietet auch für eine Übertragung ins „Kleine“ mannigfache Gestaltungsmöglichkeiten.



Bild 2 (rechts oben). Historische Postkarte vom Bf Berlin-Zoologischer Garten. Die Gleise befinden sich in Hochlage, um niveaugleiche Straßenübergänge zu vermeiden. Bild: Slg. Andreas Janikowski

Bild 3 (Mitte rechts). Güterbahnhof Neu Isenburg Stadt; Blick von der kombinierten Kopf-Seitenrampe am Streckenende. Foto (12. 5. 1983): Ulrich Rockelmann

Bild 4 (rechts). Nürnberg Rbf im Juli 1988. Foto: Ulrich Rockelmann



Einteilung der Bahnhöfe nach ihrer Lage im Streckennetz

Für den Modelleisenbahner dürfte besonders die Einteilung der Bahnhöfe nach ihrer Lage im Streckennetz zweckmäßig sein, weil sich dabei die Grundlagen der Bahnhofs- bzw. Gleisgestaltung beim Vorbild für Modellzwecke deutlich herausarbeiten lassen. Daher stellen die nachfolgend genannten Bahnhofstypen die Grobgliederung der in dieser Broschüre vorzustellenden Bahnhöfe dar. In Bild 6 sind – stark vereinfacht – zum besseren Verständnis die wichtigsten Grundformen schematisch dargestellt.

Endbahnhöfe. Es enden dort eine – der häufigste Fall; Beispiel: Bf Trossingen Stadt – oder mehrere Bahnlinien (Bf Cuxhaven). Im Extremfall können Endbahnhöfe von Großstädten gewaltige Ausmaße annehmen; denken wir etwa an Frankfurt/Main Hbf, Den Haag CS, Hamburg-Altona, Leipzig Hbf, München Hbf, Wien Westbahnhof oder Zürich HB.

Zwischenbahnhöfe. Darunter fallen alle Bahnhöfe einer Strecke, wo keine weiteren Linien einmünden. Die meisten Stationen des großen Vorbilds stellen Zwischenbahnhöfe dar.

Anschlußbahnhöfe. Wenn von einer durchgehenden Strecke eine oder mehrere untergeordnete Linien abzweigen, spricht man von einem Anschlußbahnhof (Beispiel: Bf Bitburg-Erdorf). Dabei können u. U. durchaus Züge oder Wagengruppen von der Hauptstrecke auf die Nebenbahn(en) übergehen (Beispiel: Bf Schaftlach). Die abzweigende Strecke braucht nicht unbedingt die gleiche Spurweite wie die Hauptbahn aufzuweisen (Beispiel: Bf Bruchhausen-Vilsen). Zweigt also von einer Hauptstrecke eine Nebenbahn ab, liegt ungeachtet der Verkehrsströme in aller Regel ein Anschlußbahnhof vor.

Trennungsbahnhöfe. Sie sind eine Weiterentwicklung der Anschlußbahnhöfe; bei ihnen gabelt sich eine Bahnlinie in zwei oder mehrere annähernd gleichwertige Äste (Beispiel: Bf Schwarzach – St. Veit der ÖBB). In der Praxis kann der Unter-

schied zwischen Anschluß- und Trennungsbahnhöfen mitunter fließend sein.

Vorbahnhöfe. Gelegentlich wird diese Kategorie separat genannt. In einem Vorbahnhof laufen mindestens zwei einmündende Strecken parallel bis zum nächsten größeren Bahnhof weiter. Beispiel: Bf Wernfeld als Vorbahnhof vom Bf Gemünden/Main.

Berührungsbahnhöfe. Eine recht seltene Bahnhofstypenform, bei der sich zwei durchgehende Strecken berühren (nicht kreuzen!). Solche Bahnhöfe entstanden meist, wenn die beiden Bahnlinien ursprünglich verschiedene Eigentümer hatten. Beispiele: Bf Kirchberg bei Jülich (bis vor wenigen Jahren) oder Bf Weida/Thüringen. Gelegentlich trifft man auch bei Stadtschnellbahnen auf Berührungsbahnhöfe, wie das Beispiel des Bf Möckernbrücke der Westberliner U-Bahn zeigt (Berührung der Linien 1 und 7 in verschiedenen Ebenen).

Kreuzungsbahnhöfe. Kreuzungsbahnhöfe sind gemeinsame Bahnhöfe zweier oder mehrerer Strecken. Die Kreuzung kann sowohl niveaugleich (Bf Buchloe) als auch niveaufrei (Bf Northeim/Hannover) erfolgen. Eine Sonderform von Kreuzungsbahnhöfen stellen die „Turmbahnhöfe“ dar, bei denen sich die Linien niveaufrei in annähernd rechtem Winkel kreuzen. Beispiele: Bf Falkenberg/Elster, Mariagrube bei Aachen (bis vor wenigen Jahren) oder Osnabrück Hbf.

Knotenbahnhöfe. Von Knotenbahnhöfen spricht man, wenn ein größerer Bahnhof mehrere Formen gleichzeitig aufweist, z.B. Karl-Marx-Stadt Hbf, Neuß, Nürnberg Hbf, Wiener Neustadt oder Zwole.

Einteilung der Bahnhöfe nach Lage ihres Empfangsgebäudes

Am häufigsten befindet sich das Empfangsgebäude in Seitenlage zu den Gleisen, somit sind etwaige Erweiterungen meistens gut möglich. Beispiel: Bf Kalterherberg der SNCB/NMBS (die Bahnanlagen sind belgisches Territorium, der Ort Kalterher-

berg liegt jedoch in der BRD). Auch bei Endbahnhöfen ist das Empfangsgebäude zumindest im mitteleuropäischen Raum in der Regel in Seitenlage angeordnet; man spricht dann von einem Endbahnhof in Durchgangsform (Beispiel: Bf Boll bei Göppingen).

Mitunter wurden/werden noch Endbahnhöfe in Kopfform gebaut, dann stehen das Empfangsgebäude oder Teile davon in Querlage zu den Hauptgleisen. Beispiel: Bf Enkhuizen (Noord Holland). Vorwiegend in Großstadtbereichen finden sich dann und wann Durchgangsbahnhöfe, deren Empfangsgebäude ebenfalls in Querlage angeordnet ist, jedoch auf einem anderen Höhenniveau als die Gleise. Beispiel: Bf Hietzing der Wiener Stadtbahn (heute in das U-Bahnnetz integriert); die Gleise verlaufen in einem Einschnitt, das Empfangsgebäude ist in Brückenbauweise quer zu den Bahnsteigen errichtet.

Von einer Insellage des Empfangsgebäudes spricht man, wenn es sich zwischen den Hauptgleisen befindet. Beispiel: Bf Rannoch an der schottischen „West Highland Line“.

Beim Keilbahnhof ist das Empfangsgebäude im Zwickel zwischen zwei voneinander abzweigenden Hauptgleisen angeordnet, daher finden wir diese Bahnhofstypenform mitunter bei Abzweig- oder Kreuzungsbahnhöfen, in seltenen Fällen sogar bei Endbahnhöfen. Beispiel: Bechyne zastávka der ČSD.

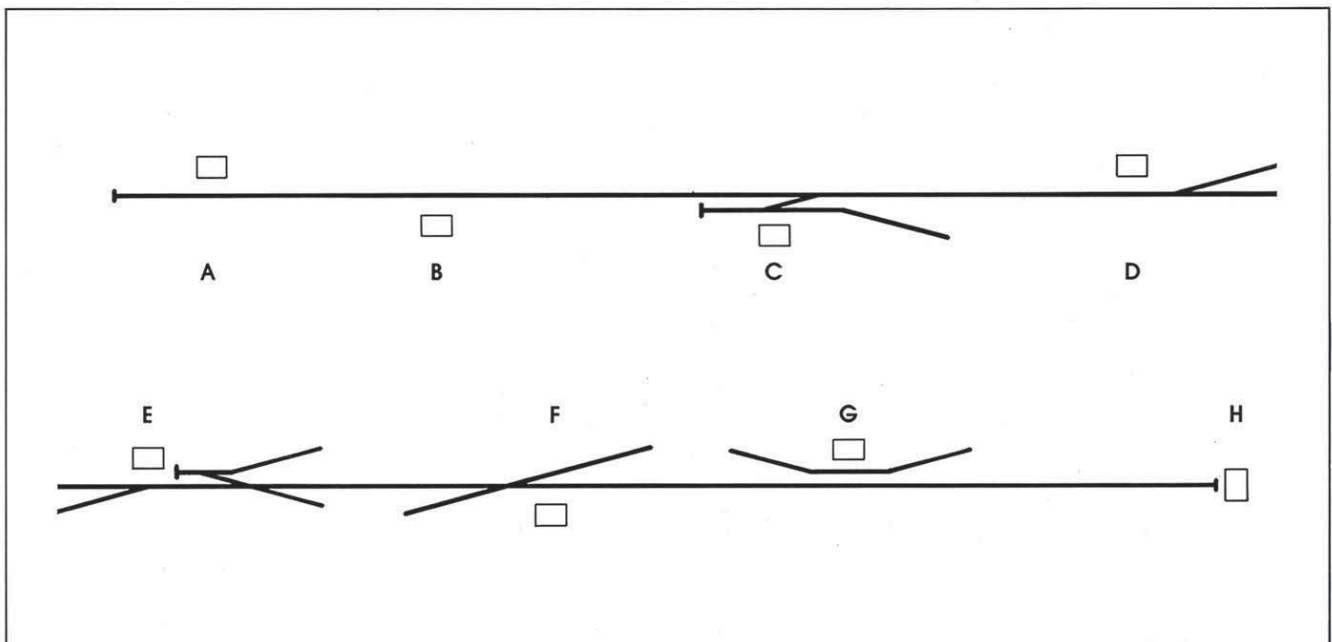
Ein Dreiecksbahnhof schließlich hat ein Empfangsgebäude, das von in Dreiecksform verlaufenden Hauptgleisen umschlossen wird. Diese Bahnhofstypenform kommt relativ selten vor. Beispiel: Bf Shipley in England.

Selbstverständlich konnten diese allgemeinen Ausführungen zur Lage des Empfangsgebäudes nur einen groben Überblick vermitteln. In der Praxis wird es mitunter interessante Mischformen geben, die sich nicht eindeutig zuordnen lassen. Beispiel: der jetzige Ludwigshafener Hauptbahnhof, der durchaus als Keil- oder als Dreiecksstation einzustufen wäre (vgl. Planausschnitt auf Seite 12).



Bild 5 (oben). Beispiel eines Fährbahnhofs: Bf Puttgarden auf der Insel Fehmarn, Ausgangspunkt der Eisenbahnfähre ins dänische Rödby. Das Foto von Erich Rockelmann entstand kurz nach Eröffnung im Jahre 1963 – die damaligen Diesellokomotivbaureihen V 200 und V 36 beherrschten das Bild.

Bild 6 (unten). Schematisierte Bahnhofsorten: A Endbahnhof (Durchgangsform), B Zwischenbahnhof, C Anschlußbahnhof, D Trennungsbahnhof, E Knotenbahnhof, F Kreuzungsbahnhof, G Berührungsbahnhof, H Endbahnhof (Kopfform). Skizze: David Hruza



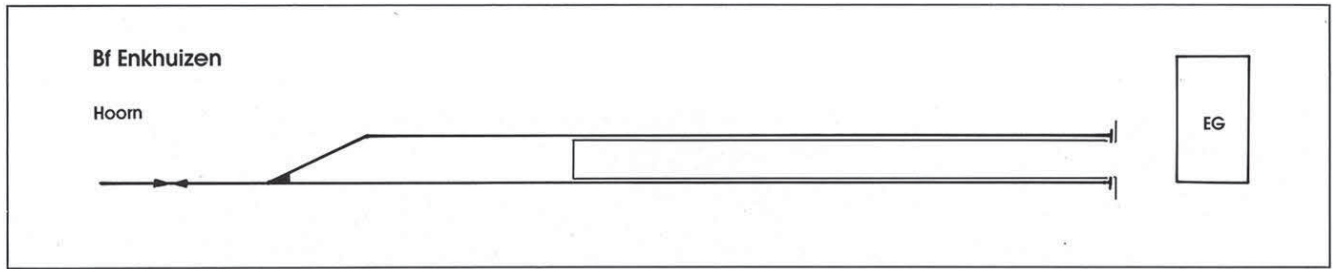


Bild 7 (oben). Spurplan Bf Enkhuizen in Noord Holland; Bauzustand 1985. Empfangsgebäude in Querlage. Skizze: Ulrich Rockelmann

Bild 8 (rechts). NS-Elektrotriebwagen 2848 („Sprinter“) im Bf Enkhuizen. Foto (August 1985): Ulrich Rockelmann

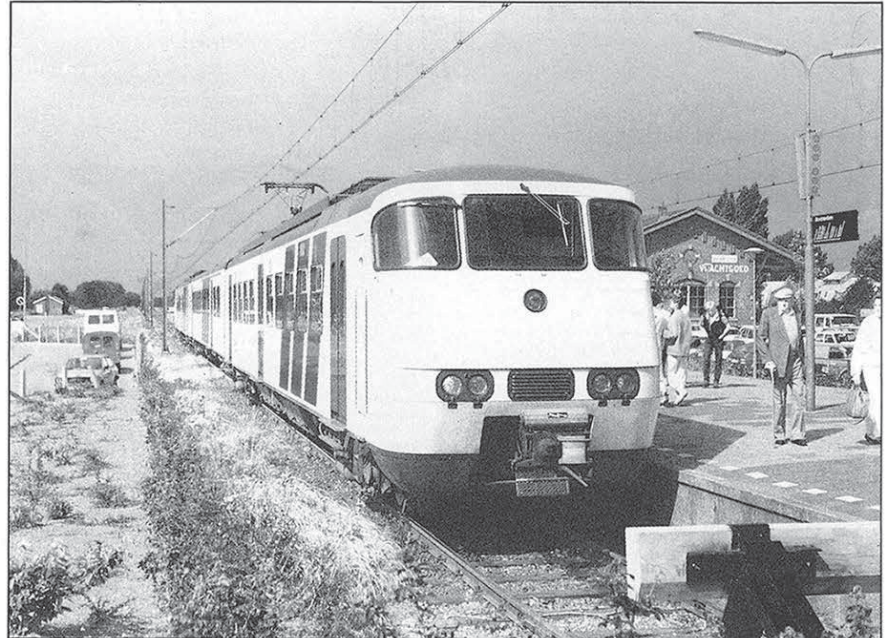


Bild 9 (unten). Spurplan Bf Rannoch (Scotland), Bauzustand 1981. Empfangsgebäude in Insellage. Skizze: Ulrich Rockelmann

Bild 10 (ganz unten). Spurplan Bf Kalterherberg, Bauzustand 1983. Empfangsgebäude normal in Seitenlage. Skizze: Ulrich Rockelmann

