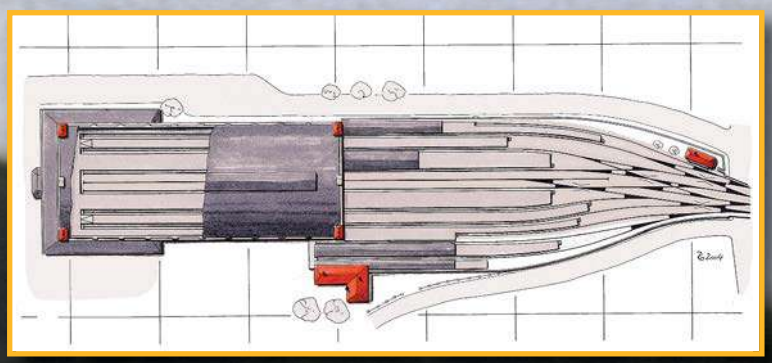
Modellbahn-Wissen

VGB VERLAGSGRUPPE BAHN | KLARTEXT

Bahnhöfe

Vorbild & Modell

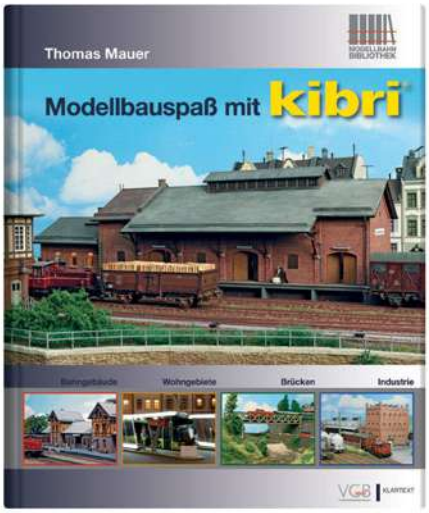
Markus Tiedtke



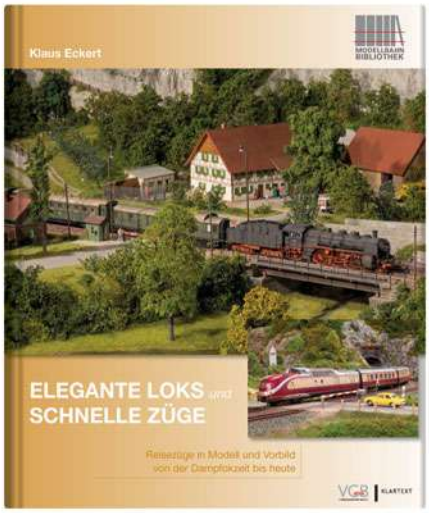
EXPERTEN-TIPPS
AUS DER PROFI-WERKSTATT

MODELLBAHN BIBLIOTHEK

In den Bänden der neuen Modellbahn-Bibliothek zeigen Meister ihres Fachs, wie Modellbahn-Anlagen entstehen und vorbildgerechter Modellbahn-Betrieb abläuft. Jeder Band behandelt auf 112 bzw. 160 Seiten im Großformat 24,0 x 29,0 cm mit Hardcovereinband ein abgeschlossenes Thema – von A bis Z, mit tollen Anlagenfotos und leicht nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen.



JETZT NEU



Modellbauspaß mit Kibri

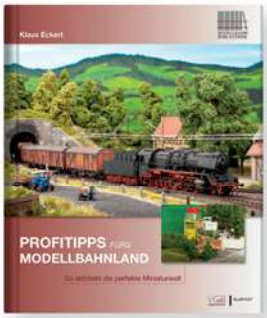
Kibri ist Generationen von Modellbauern ein Begriff. Auch den bekannten Autor Thomas Mauer haben diese Bausätze mehr als 30 Jahre lang begleitet. Mit der Zeit hat er viele Schaustücke und Dioramen mit Kibri-Bausätzen geschaffen und deren Baufortschritt akribisch dokumentiert. Jetzt stellt er einen repräsentativen Querschnitt aus diesem einzigartigen Fundus einem breiten Publikum vor.

160 Seiten, 558 Fotos
ISBN 978-3-8375-1732-3 nur € 29,95

Elegante Loks und schnelle Züge

Dieser Band der Modellbahn-Bibliothek widmet sich den Reisezügen. Neben schlichten GmP, die auf Nebenbahnen von zahlreichen Baureihen gezogen werden, begegnen uns auch die Stars der Schiene, die wunderschöne 18.5 ebenso wie der VT 11.5 oder die 103, eine Maschine von zeitloser Eleganz. Darüber hinaus gibt das Buch viele Tipps zur Zugbildung quer durch die Epochen. Aussagekräftige Vorbildfotos illustrieren neben vielen Schritt-für-Schritt-Bildern diesen Band.

112 Seiten, über 300 Fotos
ISBN 978-3-8375-1651-7 nur € 19,95



Profitipps fürs Modellbahnland
- Anregungen und Bautipps für die Ausgestaltung von Anlagen und Dioramen

ISBN 978-3-8375-1402-5
nur € 19,95

Brücken, Mauern und Portale
- Kunstbauten in verschiedenen Ausführungen schmücken die H0-Anlage

ISBN 978-3-8375-1162-8
nur € 19,95

Starke Loks und schwere Züge
- Die Güterbahn in Vorbild und Modell
- Von der Dampflokzeit bis heute

ISBN 978-3-8375-0919-9
nur € 19,95

Lust auf Landschaft
- Wie eine Märklin-Anlage entsteht
- Vom Gleisbau bis zur PC-Steuerung

ISBN 978-3-8375-0920-5
nur € 19,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de

Modellbahn-Wissen

Bahnhöfe
Vorbild & Modell

Markus Tiedtke

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
KLARTEXT

IMPRESSUM

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über http://dnb.ddb.de abrufbar.
ISBN: 978-3-8375-1750-7

© 2016 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen
Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Titel:	Modellfoto: Im Bahnhof wartet V 200 im einbrechenden Abend auf ihre Ausfahrt. H0-Schaustück und Foto: Markus Tiedtke
	Vorbildfoto: In Leipzig Hbf fielen die Gepäckbahnsteige besonders breit aus, wie die Aufnahme von März 1971 zeigt. Foto: Herbert Stemmler Zeichnung: Dirk Rohde
Buchrückseite :	Fotos: Jörg Chocholaty
Herausgeber:	Wolfgang Schumacher
Redaktion:	Markus Tiedtke
Bildredaktion:	Markus Tiedtke
Lektorat:	Dr. Karlheinz Haucke
Bildbearbeitung:	Kurt Heidbreder, Markus Tiedtke
Grafische Gestaltung:	Kurt Heidbreder
Autoren:	Jörg Chocholaty, Sebastian Koch, Uwe Oswald, Erich Preuß, Oliver Strüber, Markus Tiedtke

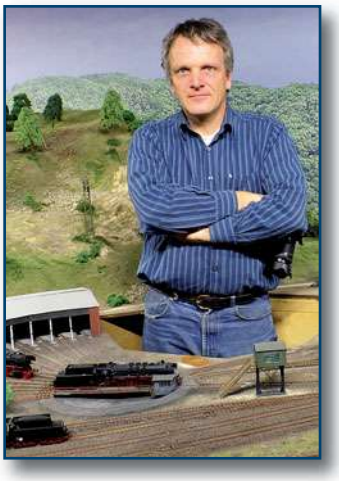
Bildautoren und Sammlungen (Vorbild):
Archiv der Eisenbahnstiftung (60), Hans-Joseph Brandt (7), Wolfgang Clössner (10), Tino Eisenkolb (1), Thomas Feldmann (1), Grunwald (1), Rainer Heinrich (1), Walter Hollnagel (6), Josef Högemann (1), Dirk Höllerhage (2), Jürgen Hörstel (4), Theodor Horn (2), Michael Hubrich (2), Andreas Knipping (10), Sebastian Koch (9), Udo König (1), Leikra (1), Lutz Maicher (1), Uwe Oswald (25), Gotthard Paul (3), Carsten Petersen (3), Thomas Panzer (3), Brian Rampp (46), Christoph Riedel (1), Ludwig Rotthowe (3), Helmut Säuberlich (16), Joachim Schmidt (2), Uwe Schmidt (1), Gert Schütze (9), Bodo Schulz (2), Herbert Stemmler (2), Oliver Strüber (10), Markus Tiedtke (36), Gottfried Turnwald (1), Ulrich Wehmeyer (2), Burkhard Wollny (5), Wikimedia (2), Thomas Wunschel (10), andere (14)

Bildautoren (Modell):
Jörg Chocholaty (114), Christoph Geiberger/Trinom (16), Kurt Heidbreder (7), Carsten Petersen/Trinom (1), Markus Tiedtke (80), Antonia Weiße (1), andere (6)

Zeichnungen:	Dirk Rohde (9), Markus Tiedtke (79), andere (1)
Hinweis:	Siehe auch die Autorenangaben am Ende der Bildunterschriften.
Druck:	Griebsch & Rochol Druck GmbH, Hamm.

VORWORT

Liebe Leserin, lieber Leser,



Markus Tiedtke

wohl nur wenige Begriffe werden so unterschiedlich interpretiert wie der „Bahnhof". Für den Eisenbahnfreund sind es in erster Linie das Empfangsgebäude mit Bahnsteigen, Stellwerken und Gleisen, die als Bahnhof und somit mehr als Kulisse für die eigentlichen Zielobjekte, die Züge, wahrgenommen werden. Seine meist weibliche Begleitung dagegen wird darunter sicher zuerst das mehr oder minder imposante Empfangsgebäude mit Schalterhalle, Wartesaal, Gepäckaufbewahrung sowie Geschäften und der Bahnhofsgaststätte verstehen. Wie vielschichtig das Thema Bahnhof wirklich ist, soll Ihnen das vorliegende Buch Modellbahn-Wissen aufzeigen. Das Augenmerk richtet sich dabei jedoch ausschließlich auf Personenbahnhöfe, die umfangreichen Anlagen des Güterverkehrs wurden bewusst ausgespart und folgen in einem weiteren Band unter der Serie Modellbahn-Wissen.

Neben zahlreichen Impressionen und Blicken hinter die Kulissen großer und kleiner Stationen berichtet die vorliegende Publikation auch von der Wandlung der Bahnhöfe im Verlauf der über 180-jährigen deutschen Eisenbahngeschichte. Der Bogen spannt sich dabei von den ersten „Bahn-Höfen" der 1830er- und 1840er-Jahre bis hin zu den modernsten Bahnbauten unserer Zeit. Breiten Raum nimmt dabei die unterschiedliche, teilweise stark regional geprägte Bahnhofsarchitektur ein.

Da Bahnhöfe als Zugangsstellen zum Eisenbahnnetz zu allen Zeiten Orte der Dienstleistung waren, darf ein entsprechendes Kapitel natürlich nicht fehlen. Darin wird ein kleines Denkmal all den dienstbaren Geistern gesetzt, die von den Reisenden eher flüchtig oder gar nicht wahrgenommen werden: Aufsichtsbeamte, Schaffner, Gepäckträger oder das Reinigungspersonal auf dem Bahnsteig. Ein weiterer wichtiger Teil der Personenbahnhöfe sind die Bahnsteige. Deren Gestaltung und Ausstattung variiert gleichfalls in großen Bereichen und reicht von der einfachen Kiesaufschüttung mit Treppchen der Anfangszeit bis zum modernen Hochbahnsteig für den ICE.

Die Mischung von Vorbild und Modell in diesem Buch bildet die Basis für das nötige Wissen, um einen Modellbahnhof möglichst authentisch umsetzen zu können. Für diesen Zweck sind die zahlreichen hochinteressanten Vorbildaufnahmen namhafter Autoren und Bildarchive eine reichhaltige Quelle inspirierender Motive. Zusätzliche Zeichnungen und einige Gleispläne runden den Grundstock für das Basiswissen ab. Auf weitere Gleispläne ist bewusst verzichtet worden, denn die wenigsten Modellbahner bauen Bahnhöfe exakt nach einem Vorbild. Vielmehr wollen sie gut ausgestaltete, epochengerechte Bahnhöfe im Rahmen ihrer räumlichen Möglichkeiten umsetzen, und dazu benötigt man in erster Linie möglichst viele aussagekräftige Fotos vom Bahnhofsalltag beim Vorbild. Das umfangreiche Modellbahnzubehör lässt mittlerweile kaum noch Wünsche offen; man muss es nur noch zu gewichten wissen, so dass der vorbildnahen und lebendigen Bahnhofsgestaltung auf der eigenen Anlage nichts mehr im Wege steht.

Viel Vergnügen mit dem neuen Buch der Reihe Modellbahn-Wissen
wünscht Ihnen

Markus Tiedtke

Dampflokomotiven versorgte man in großen Bahnhöfen während ihres Aufenthaltes über einen Wasserkran, hier mit einem Gelenkausleger, mit Wasser. H0-Schaustück und Foto: Markus Tiedtke

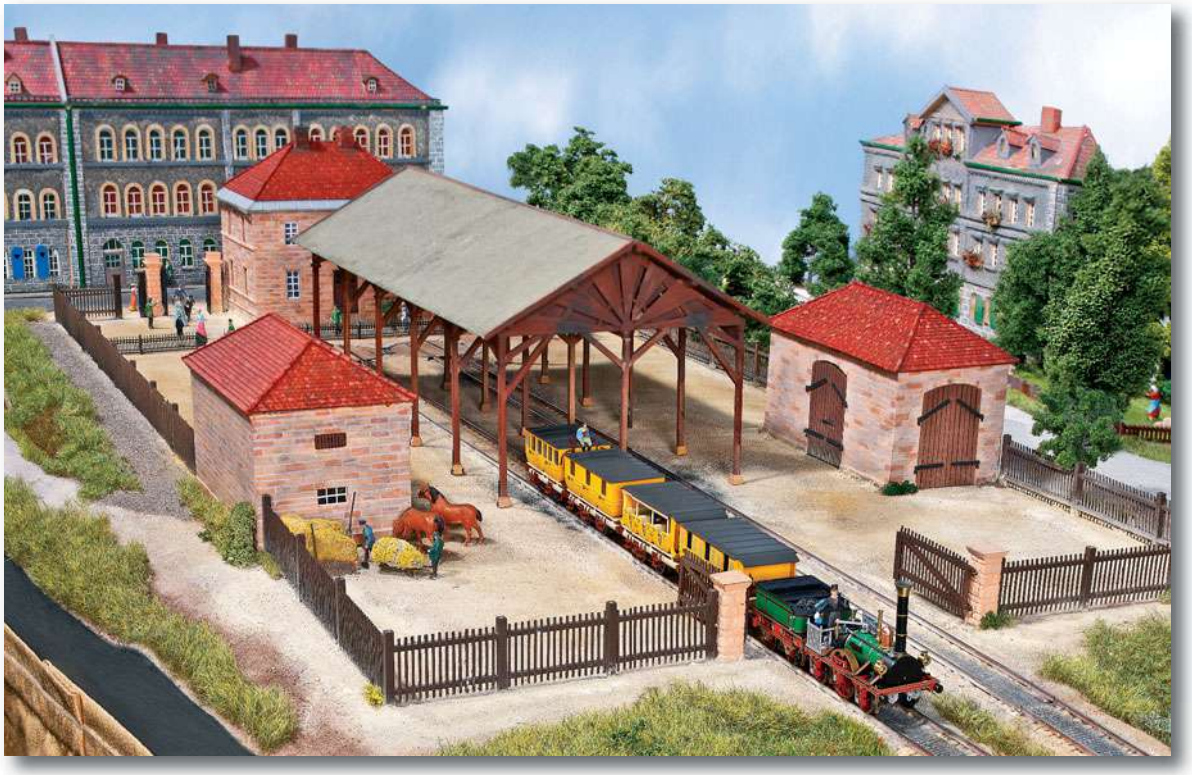
INHALT

HISTORIE	**Der Hof für die Bahn** Die Entwicklung der Bahnhöfe	**6**
BAHNHOFSARTEN	**Typenkunde der Bahnhöfe** Die betriebliche Bandbreite der Eisenbahnstationen	**20**
SERVICE UND KOMMERZ	**Alles für den Reisenden** Das Innere des Empfangsgebäudes, Herzstück des Bahnhofs	**42**
GASTSTÄTTEN	**Imbiss oder Menü** Große Bandbreite und vielfältiges Angebot beim Essen	**54**
BAHNHOFSZUGANG	**Der Vorplatz** Lenkung der Verkehrsströme in und aus dem Bahnhof	**60**
BAHNSTEIGTYPEN	**Plattformen zum Einsteigen** Anordnung von Bahnsteigen	**78**
BAHNSTEIGE IM MODELL	**Der Gang zum Zug** Basteltipps und Vorschläge zum Bau individueller Bahnsteige	**92**
BAHNSTEIGDÄCHER	**Dach über dem Kopf** Regenschutz für Reisende	**104**
ÜBERGÄNGE	**Der Weg zum Zug** Vom Vorbild zum Modell: Bahnsteigzugänge	**116**
FUSSGÄNGERBRÜCKE	**Treppauf, treppab** Zugang für Reisende	**136**
TREPPENFÖRMIGE BAHNSTEIGZUGÄNGE	**Stadtbahnzugang** Bahnsteigzugänge mit Fußgängertunnel	**142**
BAHNSTEIGSPERREN	**Kontrollierter Zugang** Bahnsteigsperren im Vorbild und Modell	**148**
BAHNSTEIG-EINRICHTUNGEN	**Reisehilfen** Informationstafeln, Kioske und Co. für den Bahnkunden	**156**
BAHNSTEIG-AUSSTATTUNG	**Aufs Detail kommt es an** Reichhaltiges Angebot für typische Bahnhofsausstattungen	**166**
GÜTER UND GEPÄCK AM BAHNSTEIG	**Post und Gepäck auf Rädern** Transport von Gütern und Gepäck am Bahnsteig	**174**
VERKAUF AM BAHNSTEIG	**Gaumenfreude** Mobiler Verkaufsstand für Bahnsteige in feinster Detaillierung	**188**
MENSCHEN	**Vielfältige Berufsbilder** Die menschliche Seite der Bahn	**196**
NACHKRIEGSZEIT	**Leben mit Provisorien**	**212**
BAHNHOFSALLTAG	**Zum Wohle des Volkes** Propaganda bei der Bahn	**220**
MODERNE BAHN	**Bahnhöfe der Neuzeit** Übergang zu moderner Architektur	**230**
SCHLUSSGEDANKE	**Interessante Bahnhofstypen für die Modellbahnanlage**	**240**

Der Hof für die Bahn

Die Entwicklung der Bahnhöfe

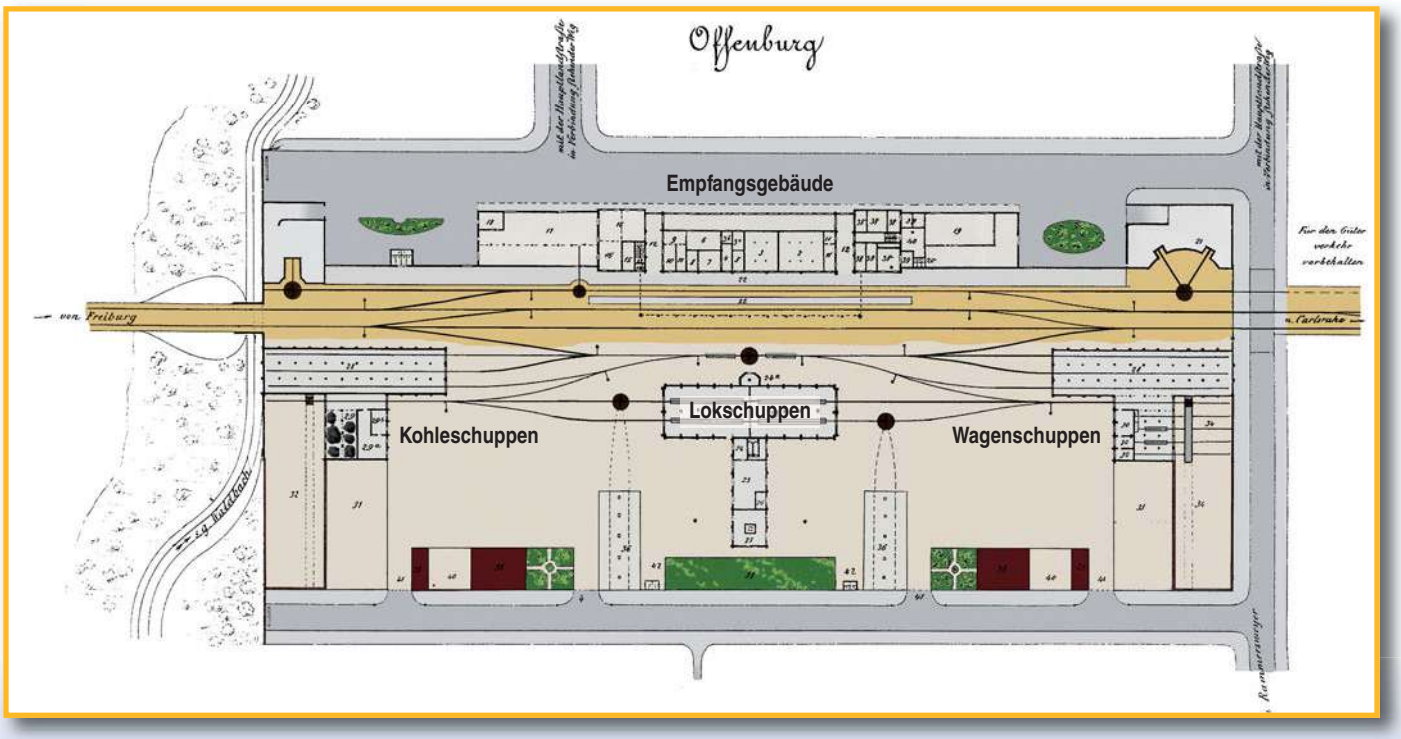
Die ersten Eisenbahnen in Deutschland stellten ihre Erbauer vor völlig neue Aufgaben, denn die Orte, wo viele Menschen und Güter gleichzeitig in Zügen ankommen oder abfahren, fordern ganz spezielle Lösungen.



Die Bahnstrecke Fürth – Nürnberg der Ludwigsbahn war bekanntlich die erste Eisenbahn in Deutschland. Personenzüge wurden mit der Dampflok „Adler“ gezogen, Güterwagen bewegten aus Kostengründen dagegen 1836 noch Pferde. Die Bahnhofsanlage war komplett umzäunt, weshalb man damals von einem „Bahn-Hof“ sprach. H0-Anlage nach Vorbild: Fürther Eisenbahnclub; Foto: Markus Tiedtke

Bahnhöfe bilden einerseits die Vermittlungsstellen zwischen der Transportanstalt und der Bevölkerung, andererseits die Ausgangspunkte für die Handhabung des Betriebsdienstes. Sie bestehen aus einer Reihe von Anlagen, die sich demgemäß in die zwei Hauptgruppen „Verkehrsanlagen“ und „Betriebsanlagen“ aufteilen lassen. „Diese können im einzelnen je nach ihrer Größe als Teile einer Gesamtanlage erscheinen oder besondere Bahnhöfe für sich bilden“, so fasst die bekannte „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ des Dr. Freiherr von Röll den Begriff des „Bahnhofs“ zusammen. Doch anstelle gemäß der Definition die gesamten Bahnhofsanlagen zu meinen, wird der Begriff „Bahnhof“ im allgemeinen Sprachgebrauch in der Regel nur für das eigentliche Bahnhofsgebäude angewandt. Das ist nicht nur in der heutigen Zeit so, sondern war bereits in den Anfangstagen der Eisenbahn in den 1840er-Jahren üblich. Ausschlaggebend war sicherlich, dass dieser Begriff einprägsamer, kürzer und bequemer anzuwenden war als die korrekten Bezeichnungen „Aufnahme-“ oder „Empfangsgebäude“.

Der Bahnhof oder, wie man bis ins frühe 20. Jahrhundert hinein unter Eindeutschung des ursprünglich englischen Begriffs auch sagte, „die Station“, umfasst also nicht nur das eigentliche Bahnhofsge-



Das Areal des Durchgangsbahnhofs Offenburg beherbergte 1860 neben Empfangsgebäude mit zweigleisiger Bahnsteighalle bereits Güterumschlagrampen und Infrastrukturen für Dampflok und Eisenbahnwagen. Zeichnung: Markus Tiedtke

Der erste Bahnhof Lübecks wurde 1851 auf der Wallhalbinsel in der Nähe des Holstentores von der Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) errichtet. Der Bahnhof hatte anfangs nur einen Bahnsteig, wurde aber Schritt für Schritt auf zuletzt vier Bahnsteige erweitert. Der Betrieb war mit wachsendem Verkehr problematisch, weil die Züge den Bahnhof direkt über eine Hauptstraße verließen. Z-Anlage nach Vorbild 1905: Wolf-Ulrich Malm; Foto: Markus Tiedtke

1850 wuchsen die ersten Eisenbahnlinien unterschiedlicher privater und staatlicher Bahngesellschaften Richtung Berlin. In vielen Bahnhöfen endete jedoch die Bahn. Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke

1870 gab es ein zusammenhängendes Streckennetz und eine leistungsfähige Eisenbahn. Viele ehemalige Bahnendpunkte hatten sich nun zu Umsteigeorten auf weiterführenden Bahnlinien entwickelt.
Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke

bäude, das schon immer Repräsentations-, Dienstleistungs- und Verwaltungsaufgaben diente, sondern auch alle anderen Einrichtungen, die zum Betrieb dieser Bahnanlage erforderlich sind. Hierzu zählen neben den Gleisen, Weichen und Signalen auch die Bahnsteige, der Bahnhofsvorplatz und eventuell vorhandene Nebengebäude wie Güterschuppen, Toilettenhäuschen oder Stellwerke.
Ein Bahnhof ist per Definition folglich eine Bahnanlage mit mindestens einer Weiche, an der Züge beginnen und enden, sich kreuzen oder überholen können. Kleinere Bahnanlagen ohne Weichenverbindungen hingegen, an denen die Züge nur halten, nicht aber wenden oder auf ein anderes Gleis wechseln können, werden in der Regel als „Haltepunkt“ oder „Haltestelle“ bezeichnet. Aber auch letztere können durchaus über eine Art Empfangsgebäude verfügen, nur fallen dessen Dimensionen dann deutlich bescheidener aus. Häufig reichte schon ein kleines Wärterhaus oder eine kleine Hütte für das Bahnpersonal und den Fahrkartenverkauf aus.

Von der Poststation zum Bahnhof

Doch um die Entwicklung der in Deutschland in den 1830er-Jahren völlig neuartigen Bahnhöfe richtig einschätzen zu können, muss man zunächst einen kleinen Blick zurück in deren Vorgeschichte werfen:
Die Erfindung der Eisenbahn in Großbritannien brachte gleichzeitig einen neuen Gebäudetypus, den des Empfangsgebäudes, mit sich. Die ersten von ihnen basierten in Bezug auf die grundsätzliche Bauausführung und Ausgestaltung auf den für das Reisen mit der Postkutsche unerlässlichen Poststationen, an denen die Pferde gewechselt und der Reisende sich verpflegen und von den Strapazen der Fahrt erholen konnte. Häufig glichen diese Poststationen allerdings eher größeren Bauernhöfen, die nur nebenbei eine Gaststube, Zimmer zum Übernachten sowie einen Stall für die Pferde und eine Remise zum Unterstellen der Kutsche vorhielten. Gewerbsmäßig organisiert und

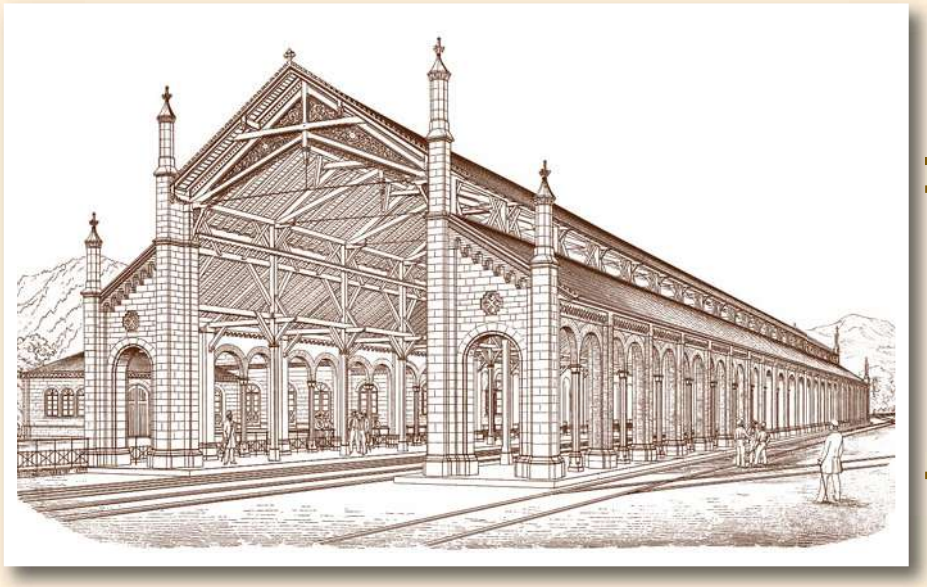
Typisch für viele deutsche Städte Mitte des 19. Jahrhunderts war die Platzierung des Durchgangsbahnhofs weit vor den Toren der noch mittelalterlich dicht bebauten Stadt. In Freiburg/Breisgau, das 1852 als ehemalige Festungsstadt noch von den Resten der Festung Vaubans eingerahmt wurde, eröffnete man 1845 die Bahnanlage im Rheintal, die 1847 fertig wurde. Die Anlage war symmetrisch ausgerichtet und besaß einen Personenbahnhof und dahinter Gebäude und mehrere Unterstellhallen für Loks und Wagen.
Zeichnung: Joseph Wilhelm Lerch

allein für diesen Zweck vorbehalten waren im damaligen Deutschland nur die allerwenigsten von ihnen. Wesentlichstes Erkennungsmerkmal aller dieser Poststationen war jedoch ein nach außen hin durch einen Zaun oder eine Mauer abgegrenzter Hof, wo die Reisenden ein-, aus- oder umsteigen konnten und wo auch das Gepäck und die mitbeförderten Waren umgeschlagen wurden.

Genau dieses Prinzip machten sich die frühen privaten Bahngesellschaften auch für die Errichtung ihrer ersten Bahnhofsanlagen in Deutschland zunutze: Zentrales Element war ein festes Gebäude, in dem die für den Bahnbetrieb relevanten Einrichtungen untergebracht waren und vor dem die Züge, meist unter einer hölzernen Überdachung, hielten. Da auf vielen Strecken neben den ersten Dampfloks auch noch Pferde zur Beförderung von Güterwagen und zum Rangieren eingesetzt wurden, so auch bei der allerersten Bahnstrecke in Deutschland, der Ludwigseisenbahn von Nürnberg nach Fürth, musste man für diese auch Ställe und Remisen für das Futter vorhalten. Nach außen hin wurde das ganze Areal durch einen hohen Zaun vor nicht erwünschtem Publikum verschlossen. Zugang bestand allein durch das Stationsgebäude, während für die ein- und ausfahrenden Züge jeweils ein entsprechendes Tor in der Umzäunung geöffnet wurde. Der davon umschlossene große Hof gab diesen Stationen auch den bezeichnenden Namen: Bahn-Hof.

Und dieser Hof für die Bahn lag etwas außerhalb, im wahrsten Sinne des Wortes

Die Bahnsteighalle überdeckte beide Ferngleise und reichte 1852 in der Länge für die damaligen Zuglängen. Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke



1890 präsentierte sich das Freiburger Empfangsgebäude nahezu im gleichen Zustand wie ursprünglich. Lediglich eine neue Straße Richtung Stadt hatte sich vor der Front dazugesellt. Foto: Sammlung Markus Tiedtke

vor den Toren der oft noch mittelalterlich geprägten, engen Stadt. Dies war vor allem durch die noch zahlreich vorhandenen Befestigungsanlagen, Stadtwälle oder -gräben bedingt, die wie die dortige dichte Bebauung die Führung der Bahn ins Innere der Stadt verhinderten. Erst in späteren Jahren, etwa ab 1873, wurden viele Mauern geschliffen, da militärisch inzwischen überflüssig, und um die durch die Industrielle Revolution stark wachsenden Städte nach außen hin zu ihren neuen Vororten zu öffnen, die so rasch wuchsen, dass sie schon bald die ursprünglich außerhalb liegenden Bahnhöfe erreichten und zu umschließen begannen. Heute empfindet man in großen Städten die Bahnhöfe im Zentrum der Stadt, obwohl sie es zu ihrer Entstehungszeit nicht waren.

Geografische Verhältnisse in dem Gebiet, das durch die Eisenbahn erschlossen werden sollte, waren ebenfalls für die Wahl des Bahnhofsstandortes entscheidend. Dies traf besonders dann zu, wenn die nähere Heranführung der Strecke an den Ort größere finanzielle Aufwendungen und kostspielige Sonderlösungen wie aufwendige Kunstbauten erforderlich gemacht hätte (z. B. Stadt auf dem Berg, Bahnstrecke im Tal).

Zudem wollten die Bahngesellschaften ihre Bahnlinien auch nicht im Zick-Zack-Verlauf anlegen, nur um alle in der Nähe der geplanten Trasse gelegenen größeren Orte anschließen zu können. Dies hätte unweigerlich zu nicht gewünschten Umwegen sowie daraus resultierenden Fahrzeitverlängerungen und Mehrkosten geführt, die man nicht in Kauf nehmen wollte. Stattdessen wurden vom Bahnbau nicht berücksichtigte Gemeinden mit kurzen Stichbahnen an einen nahen Bahnhof angebunden, sofern wirtschaftlich rentabel. Besonders um die Wende zum 20. Jahrhundert entstanden auf diese Weise viele Neben-, Secundär- und Localbahnen, die oftmals auch schmalspurig ausgeführt wurden.

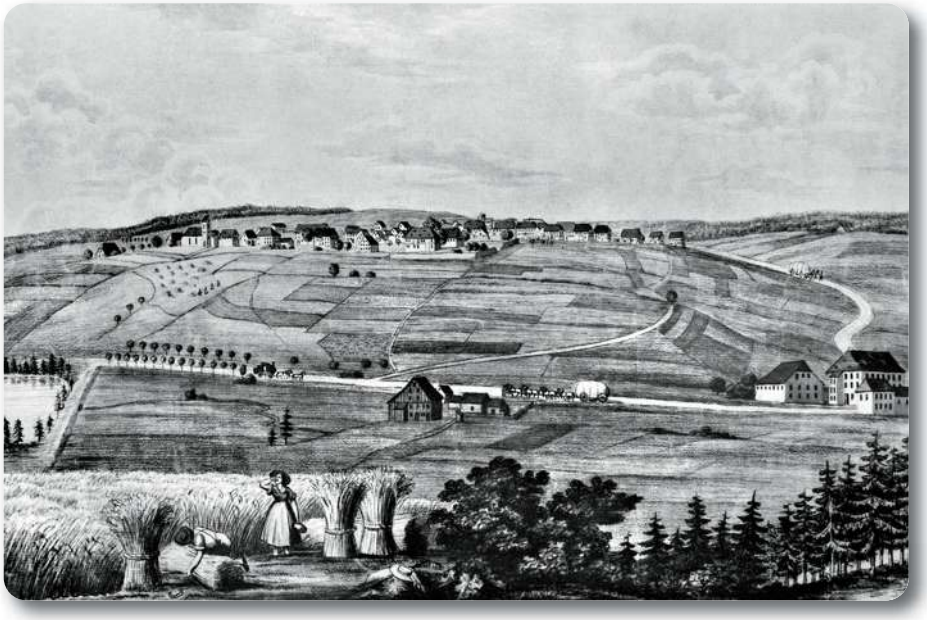
Am Endpunkt einer Bahnlinie war die Frontseite des Empfangsgebäudes meist als Sichtseite zum Ort hin ausgerichtet. Die Verbindung dahin wurde mit einer neu angelegten Straße, eben der Bahnhofstraße, geschaffen. Gegenüber früher, als der Verkehr der Landstraßen durch die engen Stadttore hindurch auf die Hauptachsen der Stadt und zum zentral gelegenen Marktplatz geleitet wurde, ergaben sich so völlig neue Verkehrsströme auf meist großzügig angelegten Vorstadtstraßen. Im gleichen Maße wie das neue Verkehrsmittel Bahn von Bevölkerung und Industrie angenommen wurde, stieg auch dessen Bedeutung gegenüber dem im Vergleich zur Landstraße deutlich schnelleren Bahnverkehr.

Nach dem 2. Weltkrieg jahrelang ein Provisorium, wurde 2001 der neue Bahnhof in Freiburg mit zwei langen Büro- und Einkaufstrakten mit Tiefgarage, einem Kino und einem Hotel komplett fertig. Die Aufnahme vom 15. April 2007 verdeutlicht, wie sehr der Bahnhof heute in die Stadt eingebunden ist.
Foto: Norbert Blau/Wikimedia

Für den Reiseverkehr avancierte der Personenbahnhof zum neuen Eingangstor der nun auch wirtschaftlich aufstrebenden Stadt, die an den neuartigen und leistungsstarken Warenströmen auf der Bahn teilnehmen konnte.
Rasch weiteten sich die Städte in Richtung des Bahnhofs aus, dessen Vorplatz schnell zu einem neuen Zentrum des städtischen Lebens aufstieg. Auch für die Übermittlung von Neuigkeiten war der Bahnhof in den frühen Jahren des Eisenbahnzeitalters stets die erste Adresse in der Stadt, weshalb sein Vorplatz schnell zum beliebten Treffpunkt für Jung und Alt wurde.

Erste Bahnhofsbauten

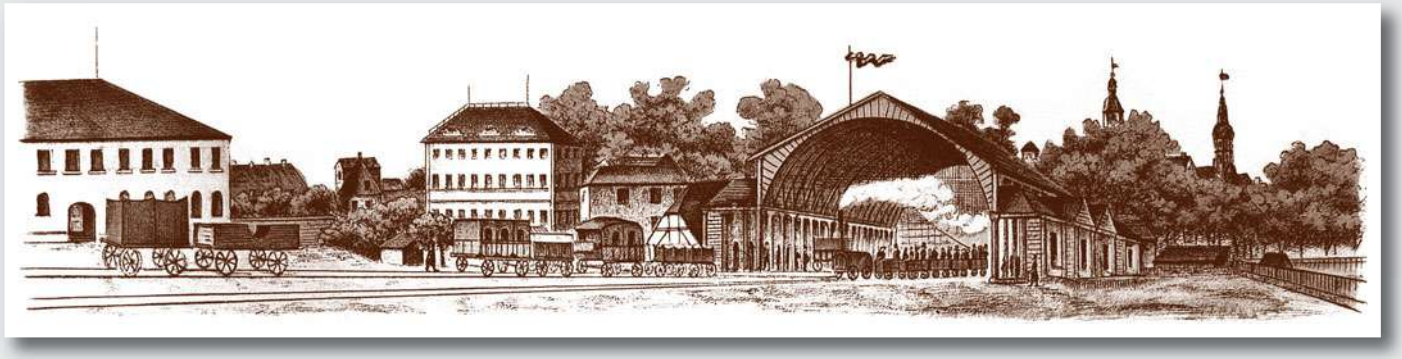
Da die meisten der in jener Zeit gegründeten Bahngesellschaften zunächst nur über eine mehr oder weniger lange Strecke zwischen zwei Endpunkten verfügten, wurde ein Großteil der Endstationen damals in Form von Kopfbahnhöfen mit stumpfem Gleisende an einem Prellbock ausgeführt, während auf den Strecken der Durchgangsbahnhof Gestalt annahm. Man orientierte sich nicht nur in der Bahntechnik, sondern auch bei den Bahnanlagen an Großbritannien, dem Mutterland der Bahn und damals mit Abstand Führendem in der Eisenbahntechnik.
Der Zu- und Ausgang der Reisenden erfolgte in den 1840er-Jahren in der Regel seitlich, entweder nur auf einer Seite oder beidseitig. Direkt am Bahnsteig wurden dann im Empfangsgebäude oft entsprechende Räumlichkeiten für Abfertigungs-, Warte-, Speise- und Administrationsaufgaben angelegt. Dabei bot sich die Möglichkeit, die Bahnsteiggleise mit einer weitgespannten, festen Überdachung zu versehen, unter der die Reisenden trockenen Fußes ihren Zug erreichen konnten. Die straßenseitige Front wurde bei Kopfbahnhöfen häufig zur Erzielung einer möglichst hellen Bahnhofshalle mit großformatigen, zunächst offenen Rundbögen versehen, durch die sowohl Licht einfallen



In St. Georgen im Hochschwarzwald war 1849 von einer Eisenbahn weit und breit noch nichts zu sehen. Die Umgebung war landwirtschaftlich geprägt. Zeichnung: Stadtarchiv St. Georgen

Als die Eisenbbahn 1873 den Schwarzwaldort St. Georgen erreichte, errichtete man den Bahnhof weitab vom Ort. An den Straßen zum Bahnhof hin siedelten sich bis 1890 die ersten neuen Stadthäuser und Kleinbetriebe an. Zeichnung: Stadtarchiv St. Georgen

Bis 1910 verdichtete sich die städtische Bebauung immer weiter Richtung Bahnhof. Postkarte: Sammlung Hans-Joseph Brandt

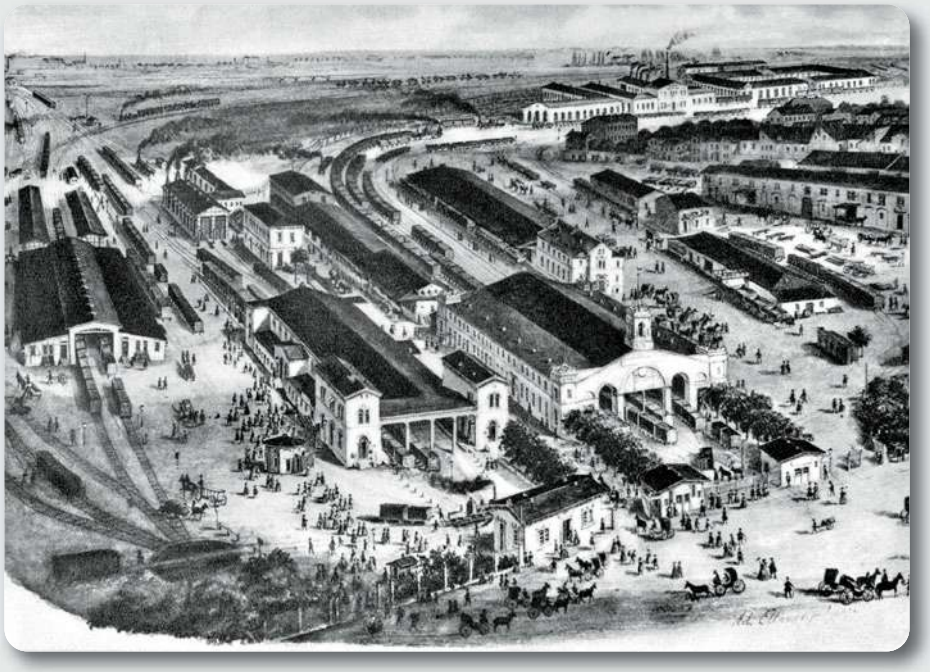


Die zeitgenössische Zeichnung zeigt den 1837/39 eingeweihten Bahnhof der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, den ersten Bahnhof in Leipzig. Stich: Sammlung Oliver Strüber

als auch die vor dem Zug angekommenen Lokomotiven zum Gleiswechsel vor die Halle vorziehen konnten. Ein neuer Typus Gebäude war geboren, denn vergleichbare Verkehrsgebäude mit großen repräsentativen Innenhallen gab es bislang in der Menschheitsgeschichte nicht.

Je mehr private Eisenbahnunternehmungen im Zuge des wirtschaftlichen Vordringens der Eisenbahnen um die Mitte des 19. Jahrhunderts jedoch gegründet wurden, desto größer wurde auch die Zahl der Bahnhöfe. Anstatt sich untereinander zu verständigen, errichteten die privaten Eisenbahngesellschaften lieber ihren eigenen Bahnhof, auch um den Konkurrenten dadurch keine möglichen wirtschaftlichen Vorteile zu bieten. Diese Bahnhöfe konnten entweder wie auf einer Perlenschnur aufgereiht nachbarschaftlich nebeneinander liegen (wie ehemals in Leipzig oder Frankfurt/M.) oder sich je nach Streckenführung an ganz gegensätzlichen Punkten der Stadt befinden. Der mit der einen Bahngesellschaft angereiste Bahnreisende war gezwungen, die Distanz zum anderen Bahnhof selbst zu überbrücken, wenn er seine Reise auf einer anderen Bahnstrecke fortsetzen wollte.

Nach und nach siedelten sich in Leipzig mehrere Bahnhöfe als Endstationen von Bahnlinien an, so unter anderen (v.l.n.r) 1856 der Thuringer Bahnhof, 1840 der Magdeburger und 1839 der Dresdner Bahnhof. Die Zeichnung von 1862 zeigt das damals bereits recht umfangreiche Bahnhofsumfeld, das ständig erweitert wurde. Der Bayerische und der Eilenburger Bahnhof lagen etwa zwei Kilometer entfernt. Weiterreisende waren gezwungen, die Bahnhöfe zu wechseln.
Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke



Entsprechende Verbindungsgleise zwischen den Bahnstrecken und ihren Endbahnhöfen waren zunächst nicht vorgesehen, wurden aber spätestens mit der Verstaatlichung der Eisenbahngesellschaften in Form von Verbindungskurven oder Ähnlichem gebaut, wenn nicht gar ein komplett neuer, zeitgemäßer Zentral- oder Hauptbahnhof an gleicher oder verkehrsmäßig besser gelegener Stelle errichtet wurde. Bis dahin stellte der innerstädtische Verkehr die Verbindung zwischen den einzelnen Bahnhöfen einer Stadt sicher, ganz gleich, ob die Durchreisenden zu Fuß, per Droschke oder Pferdestraßenbahn und -omnibus zu ihrem Anschlusszug am anderen Bahnhof gelangten.

Ein absoluter positiver Ausnahmefall blieb dagegen die vorausschauende Planung in Hannover, wo der Architekt für die Bahnhofsanlage gleich einen großzügigen Durchgangsbahnhof in zentraler Lage ausführen ließ, um für zukünftige Entwicklungen gewappnet zu sein.

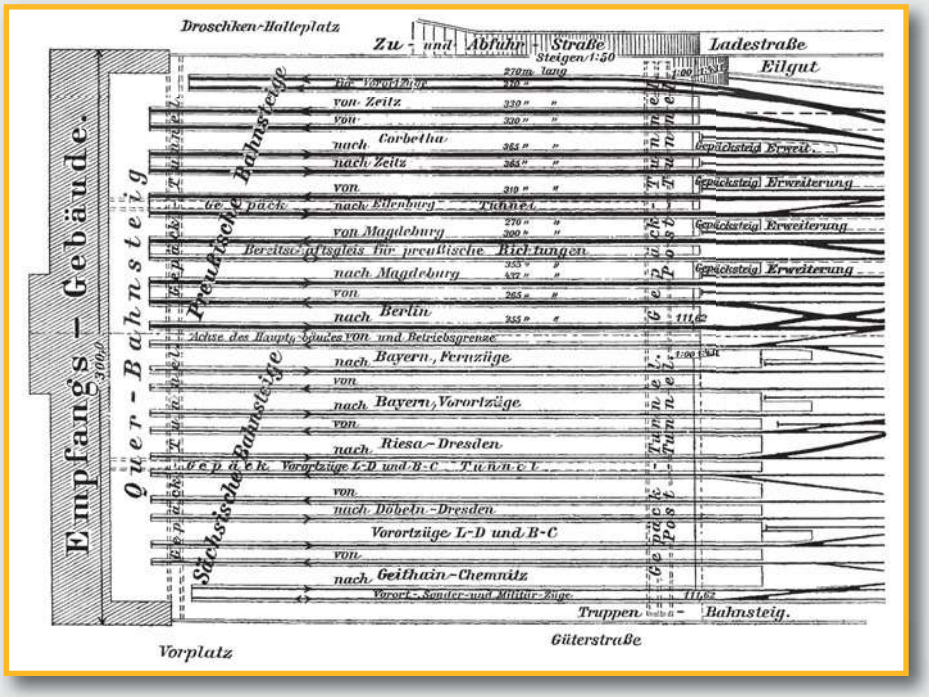
Kleinere Städte oder Dörfer im Verlauf einer Bahnstrecke verfügten hingegen von Anfang an als Durchgangsbahnhof über entsprechende, in Seitenlage angeordnete Bahnhofsempfangsgebäude.

Neue, leistungsfähige Bahnhöfe

Ebenso rasch, wie sich die Großstädte im Zuge der Industrialisierung ausdehnten und das Bahnhofsareal schnell von allen Seiten umfassten, nahmen auch die Beförderungsleistungen der Eisenbahngesellschaften immer weiter zu, besonders nachdem sich in Deutschland in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts langsam ein zusammenhängendes, leistungsfähiges Eisen-

bahnnetz herauskristallisiert hatte. Schnell wurden die Bahnhofsanlagen mit ihren zwei, drei oder vier Bahnsteiggleisen zu eng, auch entsprachen die gesamten Baulichkeiten nicht mehr den immens gestiegenen und neuen Anforderungen in Bezug auf Service rund um den Reisenden vor Ort. Neue, großzügigere Bahnhöfe mussten daher geplant und errichtet werden, oftmals wieder ein Stück weiter draußen auf der grünen Wiese, wo genügend Freifläche zur Verfügung stand. In Bezug auf die Bahnhöfe bedeutete dies aber auch, dass sich die Innengestaltung der Gebäude streng nach der äußeren Formgebung richtete. Von besonderem Vorteil war diese Bauweise dann, wenn sich zwei Bahngesellschaften das Empfangsgebäude teilten (wie etwa in Leipzig, Frankfurt am Main oder beim Grenzbahnhof Bayrisch Eisenstein) und man die Gleichwertigkeit beider Bahnen damit betonen wollte. In solchen Fällen konnte auch die Innenausgestaltung absolut spiegelbildlich ausfallen.

Der Zugangsbereich wurde in der Regel genau in der Mitte einer Längsseite angeordnet. Im Sinne eines reibungslosen Durchgangsflusses der Reisenden führte man den Rechtsverkehr ein, dem man die innere Gebäudeaufteilung unterordnete. Sich im Inneren kreuzende Verkehrsströme ankommender und abreisender Fahrgäste konnten so vermieden werden. Als hinderlich für die Weiterentwicklung vieler Bahnhöfe inmitten der einst endenden, nun aber durchgehenden Bahnstrecke sollte sich ab der Zeit der verstaatlichten Länderbahnen vor allem die Ausführung als Kopfbahnhof erweisen. Sie stand der weiteren Beschleunigung des durchgehenden Verkehrs entgegen, da hier jeder ankommende Zug erst Kopf machen musste, bevor er in entgegengesetzter Richtung wieder aus dem Bahnhof hinausfahren konnte. Neue Pläne vom Ende des vorletzten Jahrhunderts sahen daher vermehrt die grundsätzliche Neuanordnung der Bahnhöfe sowie deren Ausführung als Durchgangsbahnhof vor. Die den Durchgangsverkehr hemmende Verteilung der einzelnen Bahnhöfe über die gesamte (Groß-)Stadt sollte nun endlich in Form eines einzigen zentralen Hauptbahnhofes behoben werden. Nicht überall war dies aber räumlich möglich, um den Bahnhof nicht zu weit vom neuen Zentrum der Stadt entfernt errichten zu müssen. Großstädtische Kopfbahnhöfe wie Frankfurt, Leipzig, München oder Stuttgart zeugen noch heute mit all ihren Pro-

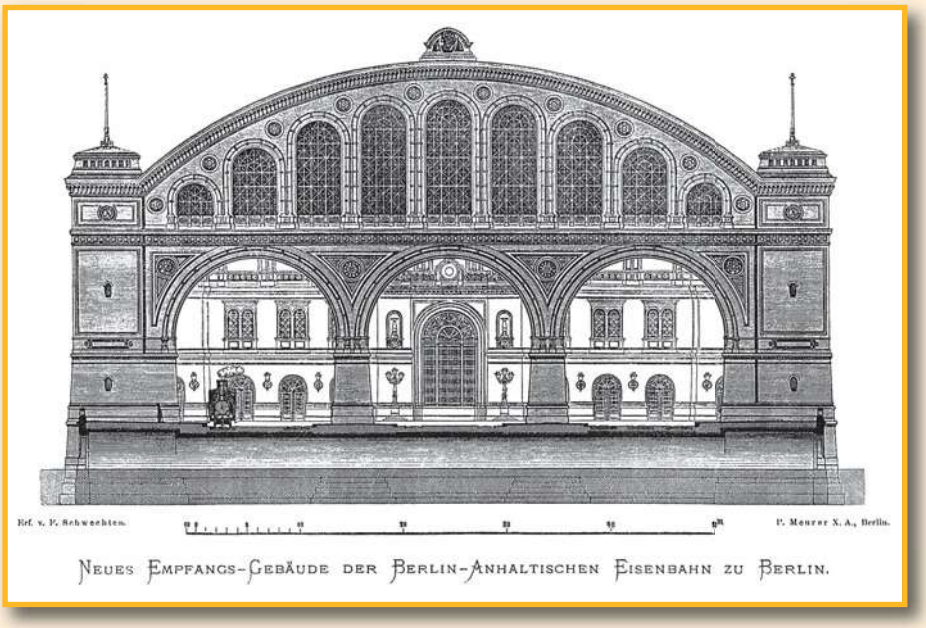


Die betriebliche Trennung nach Eisenbahnnetzen existierte im Hauptbahnhof Leipzig auch nach der Gründung der DRG im Jahr 1920 fort. So war die Reichsbahndirektion Halle für den ehemals preußischen Teil zuständig, die RBD Dresden für den ehemals sächsischen. Erst 1934 wurde dann der ganze Bahnhof der RBD Halle zugeordnet. Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke

Bereits während der Planungsphase wurde der Thüringer Bahnhof als erster der alten Bahnhöfe am 1. Oktober 1907 geschlossen und abgetragen, um an dieser Stelle einen neuen Gesamtbahnhof zu errichten, der 1915 fertiggestellt war und alle anderen Bahnhöfe ersetzte. Die Aufnahme zeigt den Leipziger Bahnhof Ende der 1920er-Jahre. Postkarte: Sammlung Andreas Knipping

Die Straßenfront des ersten Empfangsgebäude des Anhalter Bahnhofs in Berlin glich 1841 mit seinen angrenzenden Gebäuden und dem großen Vorplatz eher einem Schloss. Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke

1880 nahm man einen neuen, größeren Bahnhof in Betrieb. Wert legte man bei der architektonischen Gestaltung auf eine gigantische Bahnhofshalle mit nur einem freitragenden Tonnendach in moderner Stahlskelettbauweise. Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke



blemen davon, weshalb Stuttgart in einem umstrittenen Projekt als unterirdischer Durchgangsbahnhof mit Anschluss an das internationale Schienennetz des Schnellverkehrs derzeit angeschlossen wird.

Mit der Hochbahn durch die Stadt

In Berlin sorgte die Ende des 19. Jahrhunderts neu angelegte Stadtbahn zumindest in Ost-West-Richtung für eine schnelle Verbindung der einzelnen, weiterhin beibehaltenen Kopfbahnhöfe. Hier wurde die neue Streckenführung meist aufgeständert oder mit Hilfe von Arkaden durch die Stadt gezogen, um somit niveaugleiche Kreuzungen der einzelnen Strecken untereinander und mit dem Straßenverkehr zu vermeiden. Gleichzeitig bedingte diese neue, hochgelegte Strecke, aber auch die Entwicklung neuer Empfangsgebäude in besonders platzsparender Form, bei denen die Empfangshalle auf Straßenniveau unter den Gleisen untergebracht wurde.

Der zunehmende Verkehr sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße rückte die Höherlegung der Streckengleise und damit die Entflechtung der Verkehrsträger auch in anderen deutschen Metropolen stärker ins Blickfeld. Die unfallträchtigen, aber auch den Straßenverkehr erheblich aufstauenden schienengleichen Bahnübergänge an stark befahrenen Strecken waren einfach nicht mehr zeitgemäß. Als Ausweg blieben nur entweder die Tieferlegung der kreuzenden Straßen oder die Höherlegung der gesamten Gleisanlagen, was nicht zuletzt den Eisenbahnbetrieb flüssiger machte.

In Bezug auf die Neuanlage von Durchgangsbahnhöfen bedeutete dies auch eine bessere Beherrschung der Reisendenströme, die fortan nicht mehr die Gleise überschreiten mussten, um zum nächsten Bahnsteig gelangen zu können, sondern direkt von der Schalterhalle oder dem Wartesaal des neuen Bahnhofs aus durch einen Bahnsteigtunnel zu den einzelnen Aufgängen gelangen konnten. Zugleich bot sich hierdurch bei großen Bahnhöfen auch die Möglichkeit zu weiteren Bahnsteigzugängen durch zusätzliche Fußgängertunnel oder Seitenaufgängen.

Aber die damals komplett neu errichteten Bahnhofsanlagen zerschnitten die darum herum gewachsene Stadt. Um auch jenseitige Stadtviertel direkt an den Eisenbahnverkehr anbinden zu können, wurden, allerdings erst später im 20. Jahrhundert, an einigen Orten die die Gleise unterquerenden Bahnsteigtunnel einfach bis auf die andere Bahnhofsseite hindurch verlängert und dort ein zweiter Eingangsbereich von meist weniger repräsentativem Charakter geschaffen.

Neuordnung

Im Nachgang zur Schaffung der Länderbahnen entstand 1895 im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung eine Neuordnung und Vereinheitlichung des gesamten Verwaltungswesens.

Dies bezog auch die Entwurfsgrundsätze für alle Eisenbahnbauten mit ein. Sie wurden später mit Entstehen der Deutschen Reichsbahn ab den 1920er-Jahre auf das gesamte Deutsche Reich ausgedehnt.

Diese neuen Richtlinien waren unter anderem auch darum nötig geworden, weil in den 1890er-Jahren auf den Hauptbahnen die Bahnsteigsperre allgemein eingeführt wurde. Nur wer eine gültige Fahrkarte oder eine extra erstandene Bahnsteigkarte besaß, durfte die Sperre passieren und den Bahnsteig betreten. Hierdurch erhoffte man sich eine bessere Fahrkartenkontrolle der Reisenden sowie durch die weitgehende Einschränkung von Schwarzfahrten im stark anwachsenden Pendlerverkehr eine Entlastung der Zugschaffner. Zugleich konnte der damals allzu stark gewordene und teilweise sogar den Verkehr behindernde Andrang der Nichtreisenden auf den Bahnsteigen wirkungsvoll eingeschränkt werden. Aus personalwirtschaftlichen Gründen war es sinnvoll, die kontrollierten Durchgänge der Bahnsteigsperren an einer einzigen zentralen Stelle anzuordnen. Mehrere Bahnsteigzugänge wurden nicht mehr als zweckmäßig angesehen.

Im Eisenbahn-Verordnungsblatt von 1901 wurden diese „Grundsätze und Grundrißmuster von Entwürfen zu Stationsgebäuden“ zusammenfassend publiziert. Sie waren zunächst vor allem für kleine und mittlere Empfangsgebäude gedacht, ließen sich aber jederzeit vom Prinzip her auf größere Bauten übertragen. Bis heute haben viele der damals erlassenen Richtlinien nichts von ihrer Aussagekraft und Allgemeingültigkeit eingebüßt. Bereits die damals neuen Empfangsgebäude der Hauptbahnhöfe von Essen und Koblenz orientierten sich hieran.

Besondere Berücksichtigung fanden diese Grundsätze in den Arbeiten des damaligen Hochbaureferenten in der Eisenbahnabteilung des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Alexander Rödell, der für alle in jener Zeit bis etwa 1910 entstandenen Neubauten in Preußen verantwortlich zeichnete. Besonders offensichtlich ist hier das Bestreben zu der natürlichen Lichtzuführung ins Gebäudeinnere, die Rödell unter anderem durch eine stärkere Aufgliederung des Baukörpers, etwa unter Einschaltung von Lichthöfen oder das weitere Abrücken des Empfangsgebäudes vom Bahnkörper, zu erreichen suchte. Insbesondere die Schalterhallen sollten durch großformatige Fensterglasflächen hell und freundlich erscheinen.

Durch die Beachtung der neuen Baugrundsätze erreichten die Bahnhofsneubauten dieser Jahre gegenüber ihren Vorgängern deutlich mehr Klarheit in der Gestaltung des Baukörpers. Die Grundsätze bezogen sich jedoch vornehmlich auf das Innere der Empfangsgebäude. Über die äußere Gestaltung wichtiger Knotenpunkte entschieden nun auch häufig extra ausgeschriebene Architektenwettbewerbe.

Moderne Formen

Als weiterer Entwicklungsschritt jener Jahre ist das Bemühen um eine möglichst harmonische Einpassung großer Empfangsgebäude in ihre städtische Umgebung zu sehen. Beginnend mit dem Wettbewerb „Groß-Berlin“ machten sich ab 1910 zaghafte, später zielstrebigere

Auf der Straßenseite fügte sich der imposante Bau des Anhalter Bahnhofs harmonisch in das Berliner Stadtbild ein. Das Hallendach überragte weit sichtbar die umliegenden Stadthäuser. Foto: Sammlung Markus Tiedtke

Bemühungen um die einheitliche Ausrichtung der städtischen und eisenbahnspezifischen Planungen bemerkbar.
Gleichzeitig hatte sich aber auch der Gesamtorganismus großer Empfangsgebäude, was ihre innere Aufteilung anbetraf, deutlich gegenüber früher gewandelt. Durch das gewünschte Zusammenwirken großer Empfangs-, Schalter- und Bahnsteighallen mit weiträumigen Wartesälen und kleineren Räumlichkeiten für Betriebs-, Verkehrs- und Wirtschaftsdienste waren immer neue Anforderungen an die Erbauer gestellt worden, die sich nicht mehr auf die altbewährte Art und Weise lösen ließen. Ein völlig neues Schema der Raumfolge wurde entwickelt, das allen damaligen Bedürfnissen des Reiseverkehrs und der darüber hinausgehenden Verwaltungs- und Betriebsaufgaben gerecht wurde. Dies kam besonders in solchen Fällen zum Tragen, wo aufgrund von Platzbeschränktheit eine Ausweitung der Räumlichkeiten in das städtische Umfeld hinein nicht möglich war. Zu nennen sind hier beispielsweise die jeweils unter dem Gleiskörper gelegenen Anlagen der Berliner Stadtbahnhöfe Zoo, Friedrichstraße und Alexanderplatz, bei denen man übermäßige Raumhöhen vermied und den so zur Verfügung stehenden Platz etwa durch übereinander liegende Wartesäle besser ausnutzte. Ähnlich einfach und klar strukturiert war der Düsseldorfer Hbf, bei dem beide Wartesäle ebenfalls übereinander, die Toiletten, Bäder sowie der Frisör jedoch im Untergeschoss untergebracht wurden.

Wiederaufbau aus Ruinen

Während des Zweiten Weltkrieges wurden viele Bahnanlagen großflächig zerstört. Neben den Gleisanlagen der wichtigen Verschiebebahnhöfe und Knotenpunkte traf die schwere Bombardierung der Alliierten aus der Luft auch die Empfangsgebäude. Durch die zum Teil weiträumigen Bombardements der Innenstädte rund um den Bahnhof ergaben sich beim Aufbau nach dem Krieg vielerorts Möglichkeiten zu Neuerungen in Bezug auf die Anlage des Bahnhofs. Die oftmals ungeregelte städtebauliche Entwicklung hatte in den Jahrzehnten zuvor häufig die Bahnhofsanlagen von allen Seiten eingeschlossen. So gab es vor dem Krieg kaum Möglichkeiten zur

räumlichen Erweiterung der Bahnhöfe, wollte man nicht gleich ganze, in sich geschlossene Stadtviertel dem Erdboden gleichmachen.

Die 1945 vorgefundene Situation bot nun aber den Städteplanern genug Raum zur Realisierung größerer und leistungsfähigerer Bahnhöfe und Empfangsgebäude entweder am alten Ort oder an neuer, zentraler zur Innenstadtmitte gelegener Stelle. Zugleich konnte in vielen Städten die Verknüpfung mit den öffentlichen Nahverkehrsmitteln verbessert und in Form von Omnibusbahnhöfen oder zentralen Straßenbahnhalteinseln ausgeweitet werden. In das neue städtische Konzept der Nachkriegszeit gehörten auch neue Straßenzüge für den zukünftig weiter anwachsenden Autoverkehr. Diese breit angelegten Verkehrsachsen führten auch an den neuen Bahnhöfen vorbei.

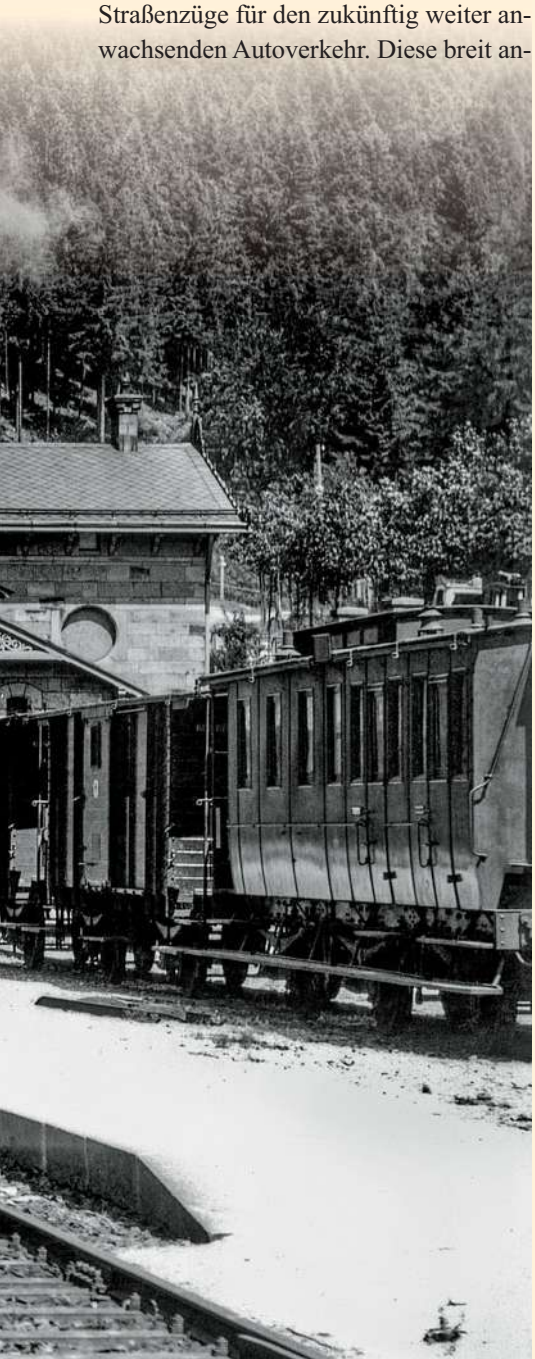
Die städtische Hochbahn ist eine Erfindung des späten 19. Jahrhunderts. Mit ihr kann man kreuzungfrei die städtischen Straßen mittels Brücken überqueren. Die dazu gehörenden Bahnhöfe wie Hamburg-Dammtor wurden schmal gehalten, indem die Empfangshallen mit Schalter und Geschäften unter die Gleise verlegt wurden. 01 019 verlässt 1928 gerade den Bahnhof.
Foto: Archiv der Eisenbahstiftung

Doch auch hier setzte die Geldknappheit der Bahn und der Städte allzu hochfliegenden Plänen schnell ein Ende. Nur wenige Bahnhofsverlegungen wie zum Beispiel in Braunschweig, Heidelberg oder Bochum konnten in den 1950er- und 1960er-Jahren realisiert werden. Stattdessen bauten die beiden Staatsbahnen in Ost und West ihre weniger stark zerstörten Empfangsgebäude an selber Stelle wieder auf. Dabei sollte das äußere Erscheinungsbild dieser Bahnhöfe dem modernen architektonischen Zeitgeschmack entsprechen und sich gleichzeitig harmonisch in das jeweilige städtebauliche Gesamtkonzept einpassen.

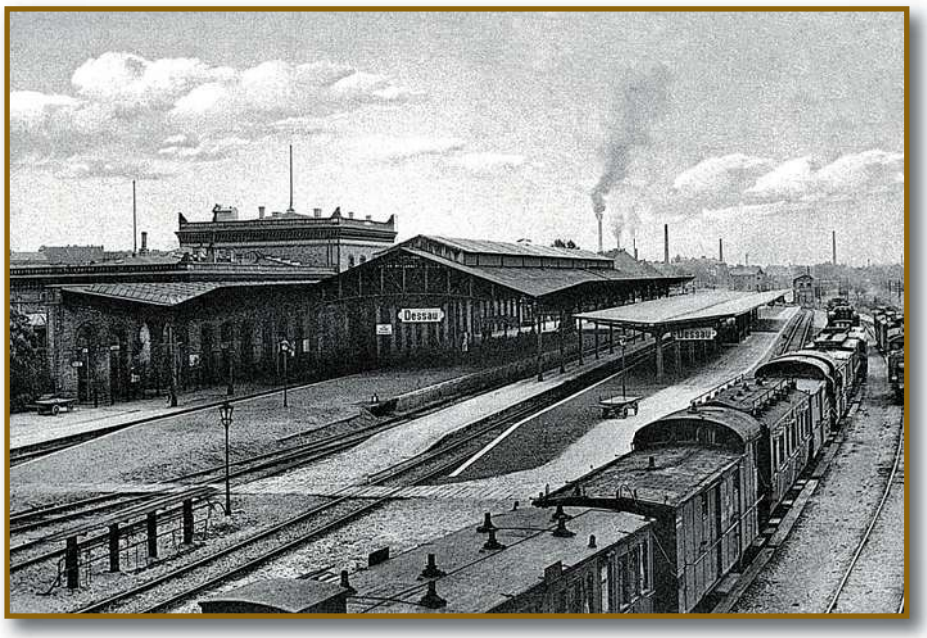
Hierzu gehörte auch die Neugestaltung des Grundrisses vieler Empfangsgebäude. Größere Luftigkeit und Helligkeit sowie besser erreichbare, zentral gelegene Fahrkarten- und Auskunftsschalter machten die neu errichteten Bahnhofsbauten zusammen mit weiteren Serviceangeboten (Ladenlokale, modisch gestaltete Bahnhofsrestaurationen, Bahnhofshotel, Bahnhofskino) nicht nur moderner, sondern für den Reisenden der Epoche III vor allem auch attraktiver.

Niedergang und Neuorientierung

Besonders im Westen verlor die Bahn jedoch in den 1950er-Jahren mehr und mehr ihr einstiges Verkehrsmonopol an den Hauptkonkurrenten Kraftfahrzeug in Bezug auf den Reise- wie auch auf den Güterverkehr, später auch auf europäischen Langstrecken an das Flugzeug. Der Bahnhof als das früher wichtigste Eingangstor zur Stadt wurde nur noch zu einem von vielen, weshalb seine Verknüpfung mit den anderen Verkehrsträgern sowie dessen zentrale Lage und Erreichbarkeit von immer größerer Bedeutung wurden, weniger das ursprüngliche Image.



Bahnhofsleben in der Epoche I: Im Bahnhof Oberhof in Thüringen ist soeben der Zug mit einer pr. P4.2 eingetroffen. Während die Reisenden ein- und aussteigen und das Gepäck umgeladen wird, prüft die Lokmannschaft die Lager der Lok und füllt Wasser nach. Zeittypisch sind die alten Lampen und Verzierungen am Bahnhofsgebäude, der einfache Schüttbahnsteig und der Holzzaun, der als Bahnsteigsperre den Hausbahnsteig vom Empfangsgebäude trennt.
Foto: Sammlung Gerhard Schütze



Die erste Bahnverbindung wurde in Dessau am 1. September 1840 von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft eröffnet. Der Hauptbahnhof von 1900 war architektonisch noch geprägt aus jener Zeit, wenn auch das Gleisfeld inzwischen gewachsen war. Foto: Sammlung Hans Josef Brandt

Wo dies nicht der Fall war – und dies traf besonders auf dem Land zu – nahm der Reiseverkehr immer weiter ab; auch die Einführung des „Nebenbahnretters“ Schienenbus konnte hier nicht dauerhaft für Abhilfe sorgen. Bereits in den 1950er-Jahren mussten einige Nebenbahnen samt den in ihrem Verlauf befindlichen Bahnhöfen geschlossen oder an anderen Strecken wenig frequentierte Haltepunkte und Bahnstationen aufgelassen werden. Diese Entwicklung setzte sich auch in den folgenden Jahrzehnten weiter fort.

Um die verbliebenen Bahnhöfe wirtschaftlicher zu gestalten, mussten deren Betriebsabläufe rationalisiert werden, unter anderem durch die Einstellung der personalintensiven Stückgutbeförderung und den Abbau von Arbeitsplätzen. So wichen der Fahrkartenverkauf und die Auskunftsschalter den Fahrkartenautomaten sowie unterschiedlich informativen Aushängen.

Die Gepäckannahme und -aufgabe wurde in den 1980er-Jahren ganz aufgegeben. Die Betriebsaufgaben kleiner Stationen übernahmen größere Bahnhöfe in der Nähe oder der Bahnbetrieb wurde gleich von weit entfernten Zentralstellwerken überwacht. Nicht mehr benötigte Empfangs-

Im Zweiten Weltkrieg wurde das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Dessau bei einem Bombenangriff am 7. März 1945 zerstört und stückweise bis 1952 an selber Stelle neu errichtet. Gleiches galt für die Bahnsteige. Die Aufnahme zeigt 38 1531, 38 1923 und 38 2802. Foto: H. J. Lange, Sammlung Gert Schütze

gebäude wurden entweder als leerstehende Gebäude ihrem Schicksal überlassen, abgerissen oder anderen Nutzungszwecken, auch als private Wohnhäuser, zugeführt. Statt der im Winter geheizten Warteräume sorgen nun vielfach einfache Unterstände aus Holz, Beton oder Glas auf den Bahnsteigen für etwas Schutz vor der Witterung.

Recht spät in den 1980er-Jahren erkannte die Bahn wieder die verkehrsanziehende Wirkung ihrer Bahnhöfe, verknüpft mit deutlich schneller fahrenden und regelmäßig eingetakten Zügen.

Als Strategie für die Zukunft sollte der Mensch wieder im Mittelpunkt stehen, dem sich die Bahn als Dienstleistungsunternehmen präsentierte. Der große Bahnhof bietet heute neben dem Bahnangebot aus kommerziellen Gründen auch ein umfassendes Zusatzangebot in Form von Nichtbahn-Dienstleistung, Gastronomie, Hotel, Handel und Kommunikation als Funktions- und Branchenmix. In dieser Atmosphäre einer „Erlebniswelt Bahnhof", wie sie heute praktiziert wird (z.B. Leipzig Hbf, Freiburg/Breisgau, Mannheim), sollen nicht nur die Reisenden, sondern auch möglichst viele Stadtbesucher, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind und den Bahnhof als Knotenpunkt nutzen, zum längeren Verweilen und Konsumieren animiert werden.

Oliver Strüber, Markus Tiedtke

Die Luftaufnahme von 1924 zeigt den Bochumer Hauptbahnhof im Zwickel der Hauptstrecke Dortmund – Oberhausen und der abzweigenden Strecke Herne – Rottbruch am südwestlichen Rand des historischen Stadtkerns. Die Lage war inzwischen von Nachteil, da das Empfangsgebäude wegen der Insellage schlecht zu erreichen und der Vorplatz dem zunehmenden Straßenverkehr nicht mehr gewachsen war. Beachtenswert sind auch der Güterumschlagplatz und das kompakte Bahnbetriebswerk mit geschlossenem Ringlokschuppen. Foto: Sammlung Markus Tiedtke

Im 2. Weltkrieg wurde Bochum umfangreich zerstört. Der Wiederaufbau erlaubte nun, neue Straßenzüge in der Stadt anzulegen. Auch der Bahnhof wurde mit hochgelegten Bahnhofsanlagen mehr in Innenstadtnähe neu zwischen 1955 und 1957 gebaut und mit einem großzügigen Vorplatz mit guter Anbindung des städtischen Nahverkehrs ausgestattet. Die Gesamtwirkung des langen Empfangsgebäudes wird von der Glasfassade und dem geschwungenen Stahlbetondach bestimmt. Die Luftaufnahme entstand 1961. Foto: Presse- und Informationsamt der Stadt Bochum

Typenkunde der Bahnhöfe

Die betriebliche Bandbreite der Eisenbahnstationen

Nicht jeder Bahnhof ist nach dem gleichen Muster gestrickt: Je nach der Lage des Personenbahnhofs im Eisenbahnnetz kann man zwischen den verschiedensten Grundtypen unterscheiden. Jeder für sich hat spezielle Vorzüge, die auch auf der Modellbahn umgesetzt werden können.

In Bad Durkheim endete die Bahnstrecke an einer Drehscheibe. Dampflok 78 155 setzt gerade vom Zuganfang zum Zugende um. Die Aufnahme entstand Anfang der 1950er-Jahre.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

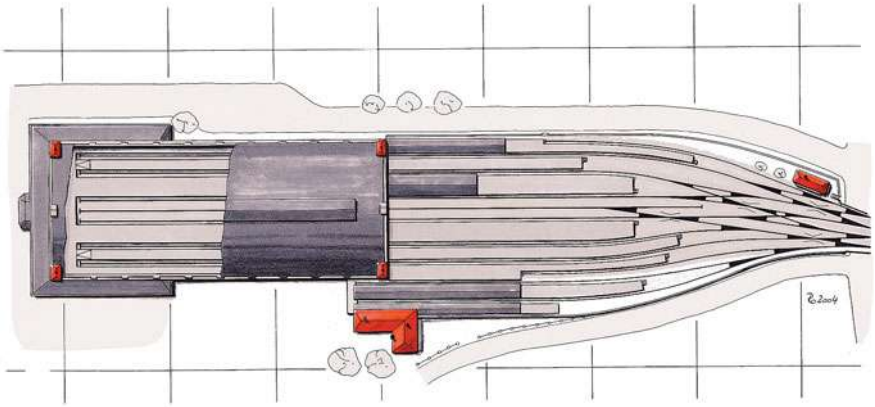
Für den normalen Bürger ist der Bahnhof jenes Gebäude, das „am Bahnhof“ steht, das er betritt oder um das er herumläuft, um den Zug zu erreichen. Für Ankommende kann der Bahnhof das „Tor zur Stadt" sein. Auch hier ist das Gebäude gemeint. Man nennt es auch Empfangsgebäude, weil es die Fahrgäste empfangen soll.

Der Eisenbahner alten Typs denkt beim Bahnhof weniger an dieses Gebäude, sondern an die gesamte Gleisanlage, die zur freien Strecke durch die Einfahrsignale begrenzt wird. Allgemein hieß es, „Bahnhöfe sind diejenigen Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig anhalten." Das war zu allgemein formuliert, weil diese Definition auch auf den einfachen Haltepunkt – ein Gleis, ein Bahnsteig – zutrifft. In der Fahrdienstvorschrift kristallisierte sich dann schließlich die Definition für den Bahnhof heraus, die seit Jahrzehnten gilt: Bahnhöfe sind Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, kreuzen, überholen oder wenden dürfen.

Die Gleise endeten in der mächtigen Halle der Anhalter Bahnhofs stumpf vor dem Querbahnsteig mit der hinter der Fassade liegenden Empfangshalle. Die Aufnahme entstand kurz vor der Bahnhofseröffnung 1880.
Foto: Hermann Rückwardt; Sammlung der technischen Universität Berlin

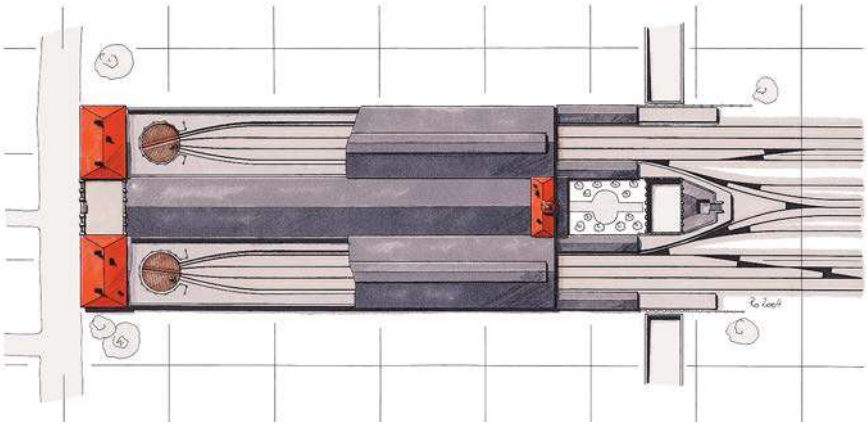
Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe der Deutschen Bahn versteht unter dem Bahnhof eine Verkehrsstation, denn ihn interessiert die betriebliche Funktion weniger als die kommerzielle Bedeutung. Er zählt auch nicht die verkauften Fahrausweise oder die Reisenden zu und von den Zügen, sondern die Besucher, die das Gebäude aufsuchen und möglichst lange verweilen, um zu konsumieren. Umsatz und Rendite sind für den Wert der Verkehrsstation entscheidend.
Je größer ein Bahnhof wurde, desto mehr grenzten sich die einzelnen Anlagen gegeneinander ab, wurden zu selbstständigen Bahnhofsbezirken oder Bahnhöfen. Man sprach dann von Personenbahnhöfen, Güterbahnhöfen, Postbahnhöfen, Viehbahnhöfen, Hafenbahnhöfen und Werkbahnhöfen und bei denen mit internen Aufgaben von Abstellbahnhöfen und Verschiebebahnhöfen (Rangierbahnhöfen), die der Zugbildung und Zugbehandlung dienen. Hinzu kommt der Betriebsbahnhof, auf dem Züge kreuzen oder überholen können, ohne dass es Anlagen für den öffentlichen Verkehr gibt. Vorbahnhöfe entstanden zur Entlastung großer Bahnhöfe und dienten als Abstellbahnhöfe oder dem örtlichen Güterverkehr. Derartige Stationen gibt es unter anderem in Nürnberg Ost und in Lehrte.

Berlins Anhalter Bahnhof ist ein klassischer Kopfbahnhof aus der Gründerzeit der Eisenbahn. Erbaut wurde er 1880. Hier endete die Bahnstrecke der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn von Halle nach Berlin.
H0-Anlage nach Vorbild: Rüdiger Schacht; Foto: Markus Tiedtke



Die charakteristische Grundform eines größeren Kopfbahnhofs: Quer zu den Gleisen arrangierte Empfangshalle, dahinter eine weit ausladende Bahnsteighalle und vor dieser weitere Gleisanlagen.

Typisch für viele Endbahnhöfe aus der Mitte des 19. Jahrhunderts war die Anlage als Kopfbahnhof mit den Gleisenden an einer Drehscheibe, auf der die Lokomotiven in die andere Fahrtrichtung gedreht wurden und auf einem Umfahrungsgleis sich wieder an die Zugspitze Richtung Ausfahrt setzen konnten. Zeichnungen (2): Dirk Rohde



Der Zug endet hier

Damit wäre die Abgrenzung der Bahnhöfe gemäß ihrer betrieblichen Funktion umrissen. Zu einer ganz anderen Kennzeichnung beziehungsweise Einteilung der Bahnhöfe kommt man, wenn man ihre Lage im Eisenbahnnetz betrachtet. Dann gibt es den Endbahnhof, der auch ein Kopfbahnhof sein kann. Er ist für den Betrachter stets eine reizvolle, wenn auch überkommene Anlage. Beim Kopfbahnhof (der Volksmund spricht auch vom „Sackbahnhof") enden die Gleise in der Regel an einem Prellbock vor dem quer stehenden Bahnhofsgebäude; für die Weiterfahrt ist der Richtungswechsel erforderlich. Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts baute man daher auf einigen Kopfbahnhöfen statt der Prellböcke Drehscheiben ein, mit deren Hilfe die Lokomotiven direkt gedreht werden und den Zug umfahren konnten. Aus Platz- und Kostengründen verzichtete man später auf diese Lösung und ließ die Gleise regulär am Prellbock enden. Dies war für die Bahnverwaltung jedoch nur so lange wirtschaftlich, wie die Dampflokomotiven ohnehin ihre Fahrt auf dem Kopfbahnhof beenden mussten, weil ihre Restaurierung (Ausschlacken, Bekohlen, Wasserfassen) notwendig war.
Die „moderne Traktion", sprich die Elektrolok, kann beliebig weit fahren. Aber

Auf der Bergkuppe des Brocken endet die eingleisige Harzer Schmalspurbahn in einem dreigleisigem Kopfbahnhof mit einem Umsetzgleis. Diese Bahnstrecke dient, hier im Zustand von 1940, neben dem Interesse für das Militär und dem Fernmeldewesen vor allem dem Tourismus.
H0m-Anlage nach Vorbild: MEC Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode; Foto: Markus Tiedtke

auch für diese Lokomotiven war auf dem Kopfbahnhof Schluss; sie waren durch den Zug am Gleisende eingeschlossen. Eine andere Lokomotive musste an den Zug. Nur mit Wendezügen oder Triebwagen kam man aus dieser Misere heraus. Doch die für das Wenden (Kopfmachen oder auch Stürzen genannt) des Zuges nötige Aufenthaltszeit einschließlich Wechsel der Führerräume beschränkt die Bahnhofskapazität.

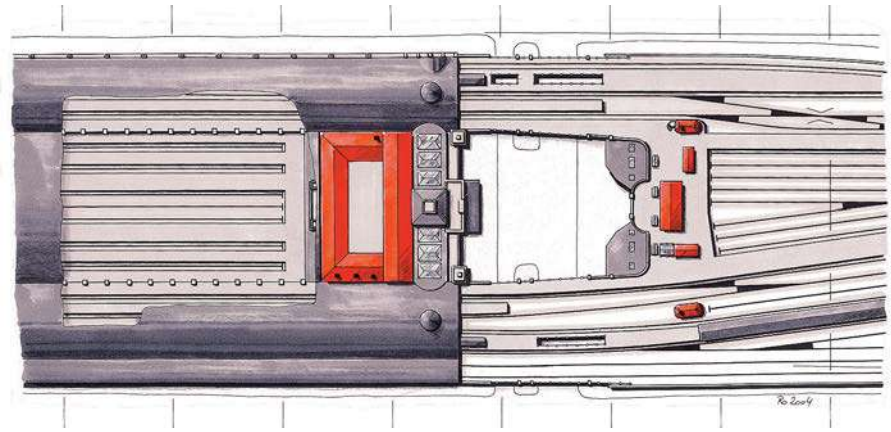
Der Kopfbahnhof hat aber einen Vorteil: Die Züge können weit in die Stadt hinein fahren. Im Unterschied zu vielen Bahnhofsbauten des 19. Jahrhunderts, die weitab von der Stadtmitte auf der grünen Wiese entstanden, drangen einige Bahngesellschaften mit ihrem Kopfbahnhof weit in die Bebauung hinein. Konkurrierende Verwaltungen aber dachten gar nicht daran, Verbindungen zu den Bahnhöfen der anderen Privatbahnen zu schaffen. Die Züge der Berlin-Frankfurter respektive der Niederschlesisch-Märkischen Bahn endeten auf dem Frankfurter Bahnhof in Berlin, die der Berlin-Potsdamer Eisenbahn in Berlin auf dem Potsdamer Bahnhof und in Magdeburg auf dem Elbbahnhof. Die Züge von Hannover und Hamburg kamen in Berlin auf dem Lehrter Bahnhof an. Den Reisenden blieb es überlassen, mit Hilfe anderer Verkehrsmittel die Entfernung zwischen den Bahnhöfen zu überwinden.

Das änderte sich mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen. Jetzt erkannte man den Wert durchgehender Verbindungen und sah, wie umständlich der Austausch der Güterwagen über Verbindungsbahnen war, genauso auch der von Personenwagen. Die Preußen leiteten einen Teil der bisher auf dem Lehrter Bahnhof ankommenden Züge auf die Stadtbahn, die Ost und West in Berlin verband und schlossen den Hamburger Bahnhof. In Leipzig mussten die Wagen der Züge Berlin – Hof – München vom Berliner zum Bayerischen Bahnhof, beides Kopfbahnhöfe, umgesetzt werden, wobei viel Zeit verging. Erst 1915 konnte der gemeinsame Bahnhof der Preußen und Sachsen genutzt werden – wieder ein Kopfbahnhof. Seit je gibt es Projekte und Studien, um

Das mittig angelegte Empfangsgebäude ist eingerahmt von den Hochbahngleisen und seine architektonische Wirkung geht etwas unter. Foto: Sammlung Andreas Knipping

In der Mittelhalle des Dresdener Hauptbahnhofs enden um 1908 die Gleise stumpf an einem Prellbock. In den Seitenhallen rechts und links davon befinden sich die durchgehenden Gleise. Foto: Sammlung Brandt

Die Situation des Dresdener Hauptbahnhofs von oben: Vor dem in Insellage ausgeführten Empfangsgebäude enden die Gleise der Mittelhalle, daneben führen die durchgehenden Bahnhofsgleise Richtung Pirna vorbei. Somit ist der Bahnhof eine Mischung von Kopf- und Durchgangsbahnhof, wie sie bei Neubauten großstädtischer Bahnhöfe gegen Ende des 19. Jahrhunderts öfters umgesetzt wurde. Zeichnung: Dirk Rohde



Durchgangsbahnhof und Haltepunkte

Ein letztes Beispiel eines Kopf- und Durchgangsbahnhofs. Ein kombinierter Bahnhof muss nicht immer riesig sein: Für den heutigen Verkehr dennoch längst zu umfangreich geworden sind die Gleisanlagen des Kopfbahnhofs Seebad Heringsdorf. Im April 1992 wurden sie noch rege genutzt, unter anderem von 201 792.
Foto: Josef Högemann

Der Haltepunkt einer eingleisigen Nebenbahn benötigt nur einen Bahnsteig, mehr nicht. Der war in Wuppertal-Hindenburgstraße im Jahr 1950 nur angeschüttet und mit Brettern zum Gleis hin abgestützt. Die V 36 235 erreicht auf ihrem Weg von Wuppertal-Cronenberg nach -Elberfeld gerade den Bahnsteig.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Obwohl nur drei Durchgangsgleise mit Bahnsteiganschluss, besaß der Bahnhof Iserlohn West ein beeindruckendes Empfangsgebäude mit Anbauten. Das Modell entspricht dem Zustand von 1960, das Bahnhofsgebäude von 1920.

N-Segmentanlage nach Vorbild: MEC-Iserlohn; Foto: Markus Tiedtke

Der Haltepunkt der KVG bei Alzenau war 1949 mit einem kleinen Wartehäuschen aus der Vorkriegszeit ausgestattet. Die Wartenden strömen zum gerade angekommenen VT 51 mit Beiwagen.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Der Bahnhof Stift Keppel war 1966 modellbahngerecht ausgestattet. Ein VT 98 leistete zu jener Zeit mittags den Schülerverkehr. Dieser kleine Bahnhof mit Güterumschlag lässt sich wunderbar auf Modulen realisieren.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

die restlichen Kopfbahnhöfe wie München oder Hamburg-Altona zu überwinden. Die Deutsche Bahn möchte dabei oft im Gebiet der dichten städtischen Bebauung in die Tiefe gehen, um den Durchgangsverkehr zu ermöglichen. Immerhin ist keine andere Bahnhofsform so urban wie der Kopfbahnhof.

Durchgang für Züge

Auf dem Gegenstück, dem Zwischen- oder Durchgangsbahnhof, fahren die Züge ohne oder nach kurzem Aufenthalt weiter. Er ist neben dem Kopfbahnhof die zweite klassische Form einer Bahnstation. Hier befindet sich das Empfangsgebäude in seitlicher Lage; je nach Verkehrsaufkommen sind davor ein oder mehrere Bahnhofsgleise samt Bahnsteigen angeordnet. Unterschiede gibt es beim Zugang zu den Gleisen: Entweder einfache Bohlenübergänge oder aufwendigere Treppenunter- oder Überführungen. Auch der neue Berliner Hauptbahnhof, an Stelle des alten Lehrter Bahnhofs errichtet, präsentiert sich heute als Durchgangsbahnhof.

Der Schmalspurzug mit 99 1746-9 an der Spitze hielt im Rabenauer Grund im Tal der Weißeritz direkt auf der Straße, die auch als Bahnsteigzugang diente. Foto: Rainer Heinrich

Zugkreuzung im kleinen Durchgangsbahnhof Holzdorf (Thüringen) in der Epoche IV: 641 033 und 025 (links) begegnen am 1. Mai 2002 dem Gegenzug, an diesem Tag gebildet aus 641 026 und 020. Foto: Uwe Schmidt

Eingleisige Nebenbahnen benötigen an ihren Haltepunkten bestenfalls nur ein einfaches Wartehäuschen, was im Modell durchaus auch selbst ohne großen Aufwand gebaut werden kann. H0-Modul: Sebastian Koch; Foto: Markus Tiedtke

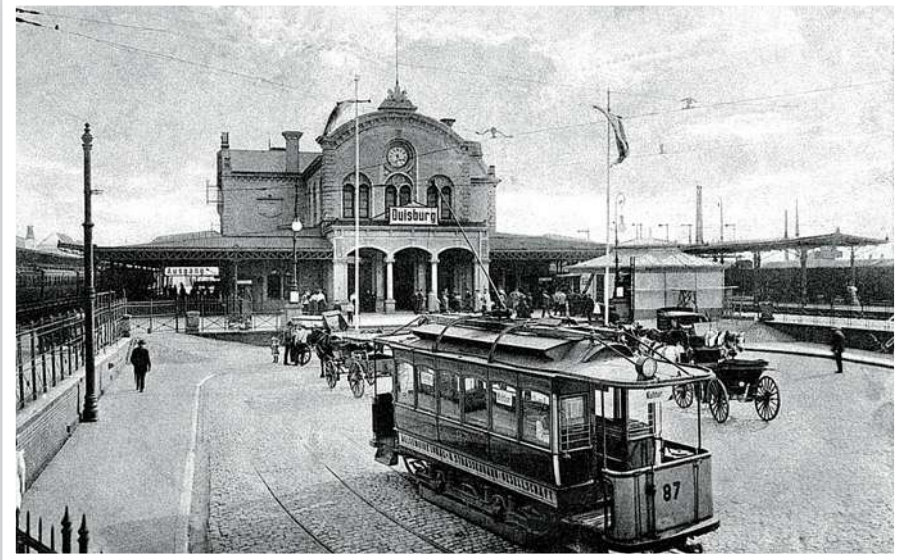
Am Beginn einer längeren Steigungsstrecke liegen an zweigleisigen Hauptstrecken immer Bahnhöfe, um die bergan fahrenden Dampflokomotiven, wenn nötig, mit einem am Bahnsteig stehenden Wasserkran mit Wasser versorgen zu können. Der Bahnhof kann beim Vorbild auch klein ausfallen – ideal für die Modellumsetzung. H0-Anlage: Peter Hahn; Foto: Markus Tiedtke

Der Zugang zum zwischen Fern- und Gütergleisen eingebetteten Berliner S-Bahnhof Eichkamp erfolgte mit Hilfe einer Überführung. Die Schnelltriebwagengarnitur lässt den Bahnhof links liegen.
Foto: Eschen/Fotothek Dresden; Sammlung Gert Schütze

Viele innerstädtische Durchgangsbahnhöfe wie Berlin-Bellevue dienen nur als Anlaufstelle für den örtlichen Nahverkehr, Fernzüge brausen hier einfach durch.
H0-Anlage nach Vorbild: VBBS Weinsbergsweg Berlin;
Foto: Markus Tiedtke

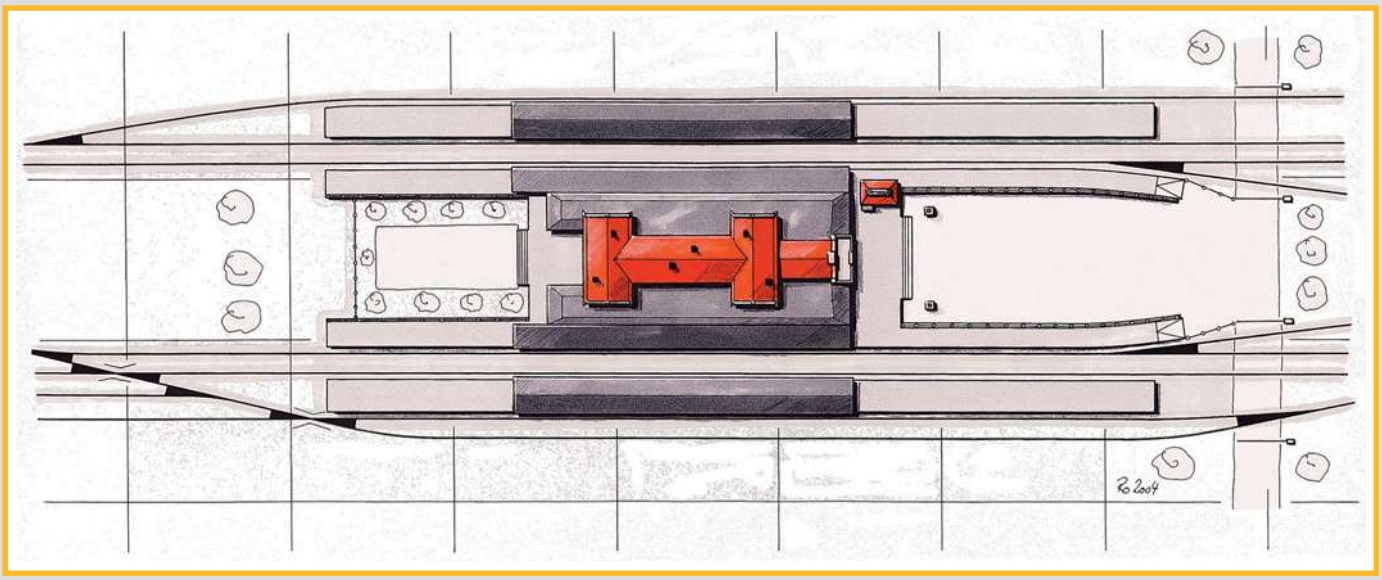
Der Blick auf die westliche Ausfahrt des Kölner Hbfs zeigt die arg eingezwängte Lage des Großstadt-Durchgangsbahnhofs mit vielen Gleisverbindungen. Links der großen Bahnsteighalle befinden sich die später dazugebauten Bahnsteige für die S- und Regionalzüge.
Foto: Helmut Säuberlich

Dieser großstädtische Durchgangsbahnhof ist im Modell aus Platzgründen nur mit einer Gleisseite im Modell nachgebildet worden. Die Gleise unter der Bahnhofshalle führen alle zu einem Schattenbahnhof. Wo es die Geländeverhältnisse nicht anders zuließen, wurde auch beim Vorbild das Empfangsgebäude auf einer höheren Ebene angelegt.
H0-Anlage: Ulrich Gröger; Foto: Markus Tiedtke



Die alte Postkarte aus der Zeit kurz vor dem Ersten Weltkrieg verdeutlicht sehr schön die Insellage des alten Duisburger Hauptbahnhofs sowie die beengten Verhältnisse auf dem Bahnhofsvorplatz.
Postkarte: Sammlung Brandt

Der alte Duisburger Hauptbahnhof war mit seinem zwischen den Gleisen angeordneten Empfangsgebäude ein Inselbahnhof. Auf einer Gebäudeseite befand sich der straßenseitige Zugang. Ab 1933 ersetzte ein moderner, großzügiger Durchgangsbahnhof mit neuem Gebäude in Seitenlage das Inselgebäude. Zeichnung: Dirk Rohde

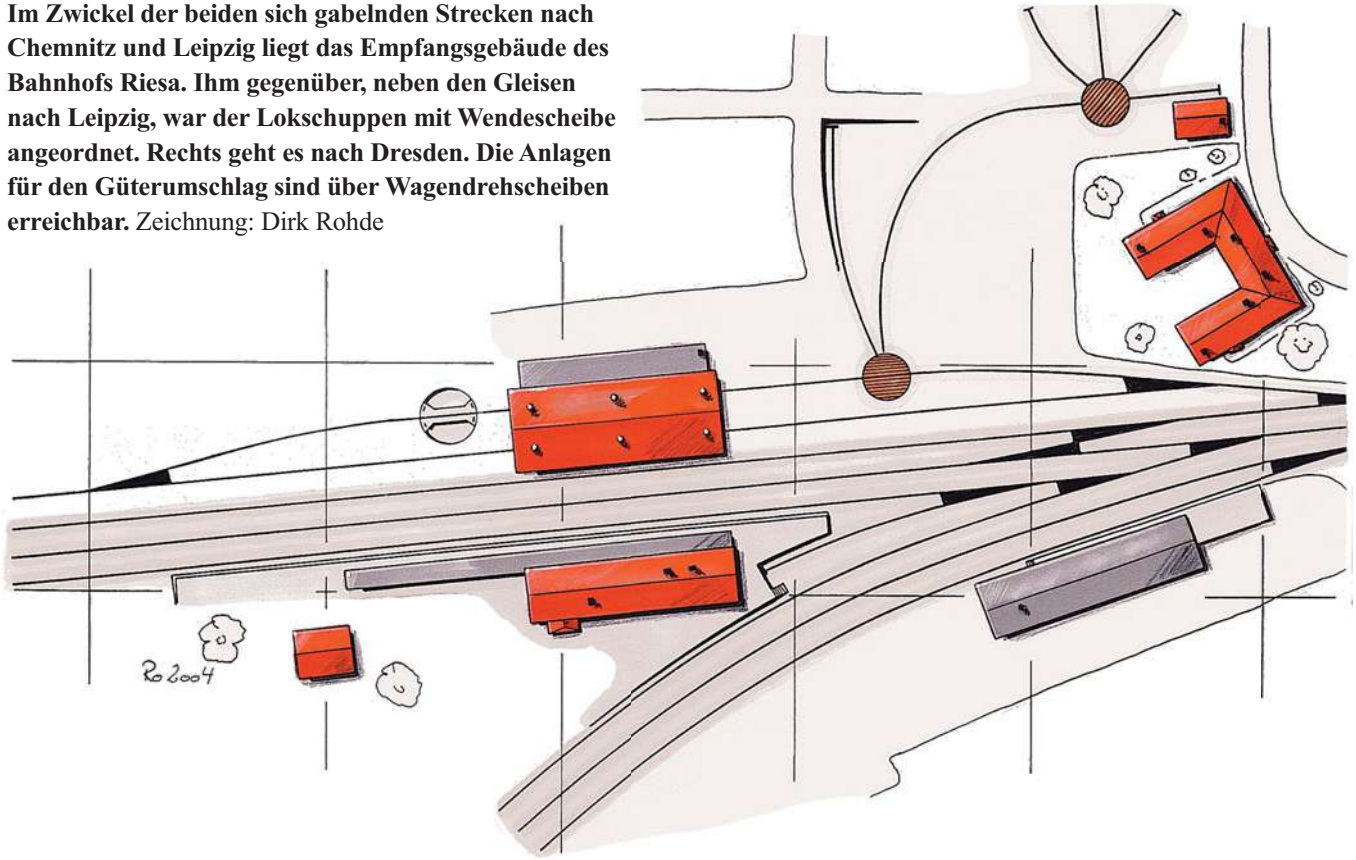


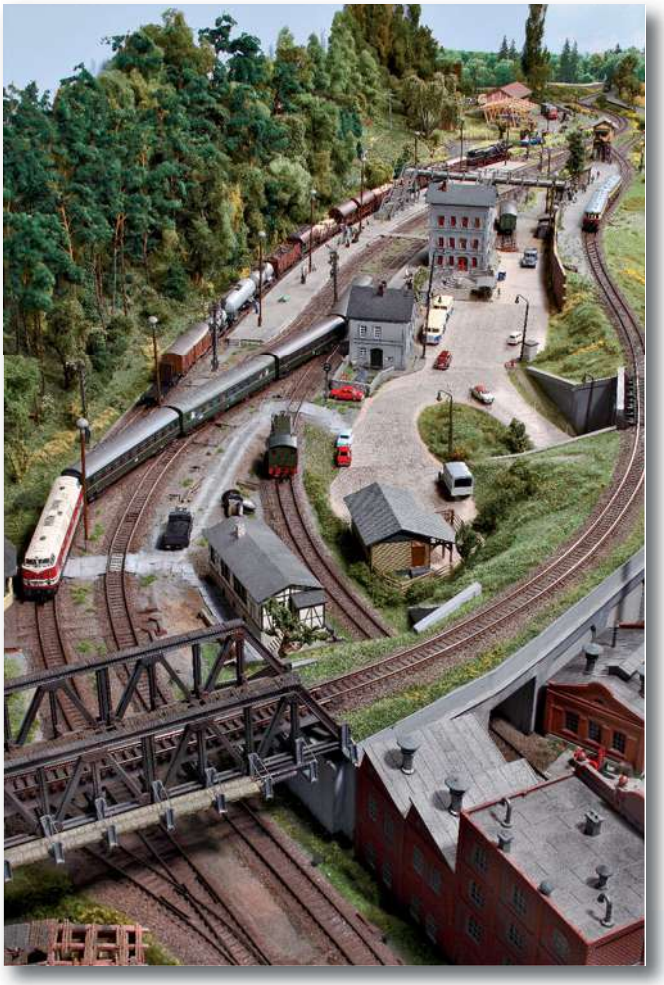
Durchgangsbahnhof in Inselform

Das Empfangsgebäude und seine Nebengebäude lagen in Ottbergen inmitten seiner Bahnanlagen und waren über einen langen Straßentunnel erreichbar, der vom Ort kommend auf die andere Bahnseite führte und auch rechts das Freiladegleis für den Güterumschlag anband.
Foto: Sammlung Markus Tiedtke

Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Aumühle an der Fernstrecke Hamburg – Berlin wurde als Brückenbauwerk über den Gleisen errichtet und wirkt wie ein Inselbahnhof. Über Treppen gelangt man auf die Bahnsteige.
H0-Anlage nach Vorbild: Bergedorfer Eisenbahnfreunde; Foto: Markus Tiedtke

Im Zwickel der beiden sich gabelnden Strecken nach Chemnitz und Leipzig liegt das Empfangsgebäude des Bahnhofs Riesa. Ihm gegenüber, neben den Gleisen nach Leipzig, war der Lokschuppen mit Wendescheibe angeordnet. Rechts geht es nach Dresden. Die Anlagen für den Güterumschlag sind über Wagendrehscheiben erreichbar. Zeichnung: Dirk Rohde



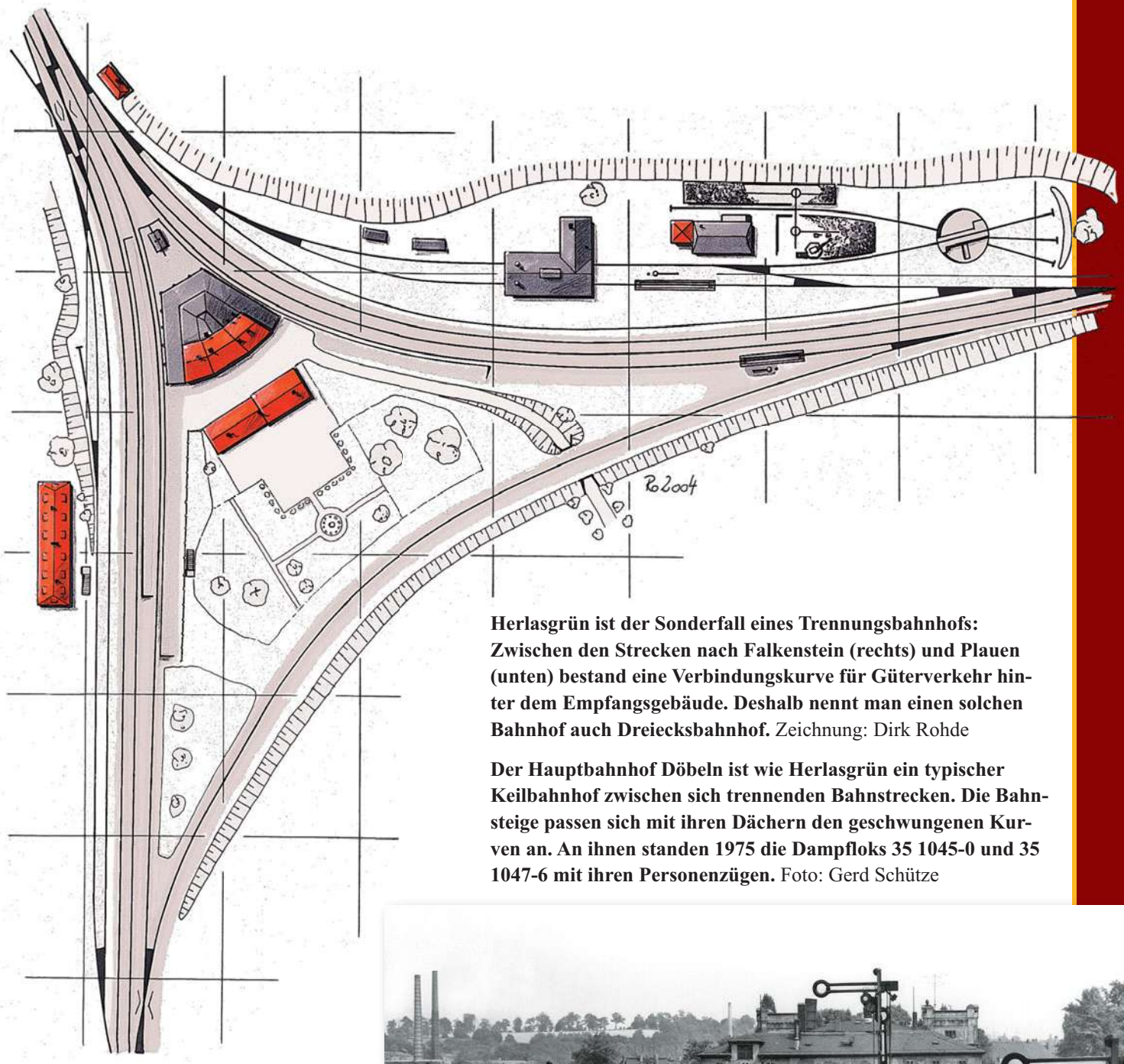


Ein beliebtes Anlagenthema ist die zweigleisige Bahnstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn. Die trennt sich bereits im Bahnhof in Altenrode, dessen Gebäude zwischen beiden Bahnstrecken als Inselgebäude platziert ist. TT-Anlage: Modellbahn im Stellwerk; Foto: Markus Tiedtke

Die Bahnstrecken trennen sich

Auf dem Trennungsbahnhof verzweigt eine Strecke in zwei oder gar mehr nahezu gleichberechtigte Streckenäste. Als Beispiel kann uns der Bahnhof Wunstorf dienen, zu dem von Hannover Hbf und Seelze Rbf je eine zweigleisige Strecke für Reise- und für Güterzüge führt. Auf dem Bahnhof verzweigen sie in jeweils eine zweigleisige Strecke nach Minden (Westf.) und nach Bremen. Die Güterzugstrecken gehen innerhalb des Bahnhofs in die Personenzugstrecken über. Mitunter finden sich auf solchen Trennungsbahnhöfen sogenannte Querungsbauwerke, die es erlauben, ohne Behinderung der einen Strecke in die andere zu gelangen.

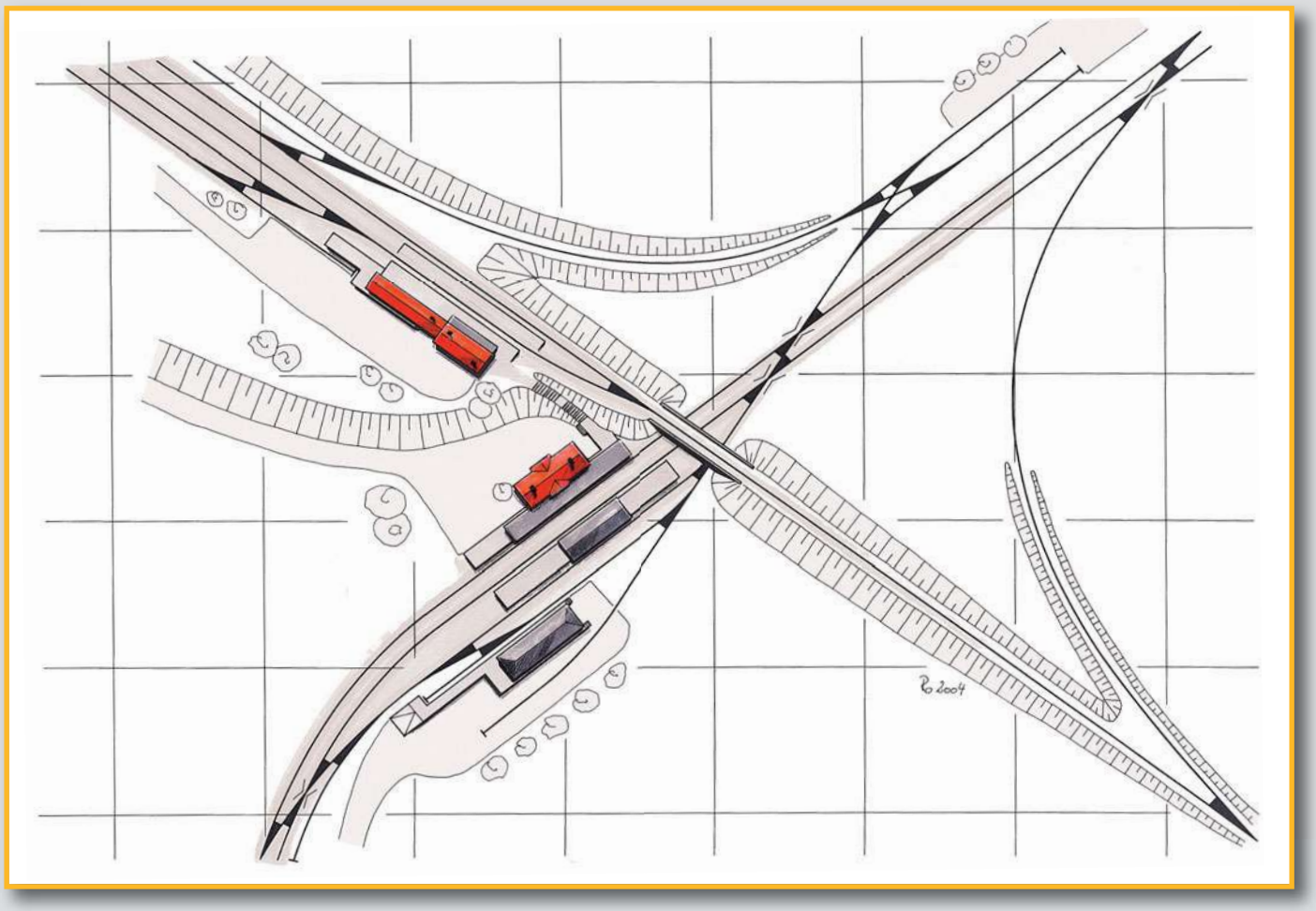
Im Trennungsbahnhof hat das Empfangsgebäude einen charakteristischen Standort. Es steht meist zwischen den sich gabelnden Strecken (dem Zwickel), so dass für diese Bahnhofsform auch die Bezeichnung Keilbahnhof üblich ist. Ein typischer Bahnhof dafür ist Döbeln Hbf. Wurden die verzweigten Strecken aber



Herlasgrün ist der Sonderfall eines Trennungsbahnhofs: Zwischen den Strecken nach Falkenstein (rechts) und Plauen (unten) bestand eine Verbindungskurve für Güterverkehr hinter dem Empfangsgebäude. Deshalb nennt man einen solchen Bahnhof auch Dreiecksbahnhof. Zeichnung: Dirk Rohde

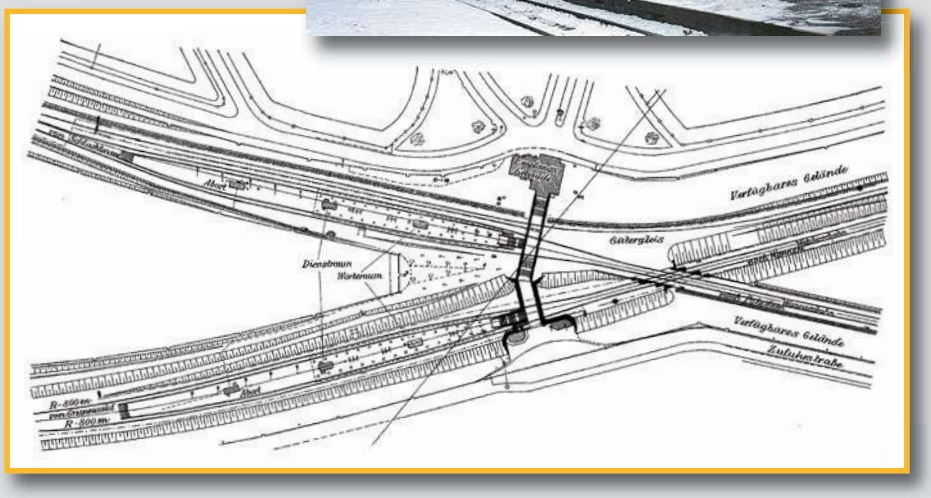
Der Hauptbahnhof Döbeln ist wie Herlasgrün ein typischer Keilbahnhof zwischen sich trennenden Bahnstrecken. Die Bahnsteige passen sich mit ihren Dächern den geschwungenen Kurven an. An ihnen standen 1975 die Dampfloks 35 1045-0 und 35 1047-6 mit ihren Personenzügen. Foto: Gerd Schütze

im Bahnhof verbunden, steht das Empfangsgebäude zwischen den Gleisen, in Insellage. Beispiele dafür sind die Anlagen in Wega oder Wilthen. Infolge des zurückgegangenen Verkehrs ging die Deutsche Bahn dazu über, eine Bahnhofsseite stillzulegen. Das Bahnhofsgebäude kommt dann in die Seitenlage, wie in Wittenberge, wo durch Umbau, drastische Vereinfachung der Gleisanlage und Stilllegung der Südseite (Magdeburger Seite) 2003 aus dem Keilbahnhof ein Durchgangsbahnhof wurde.



Die Situation des Bahnhofs Dülmen um 1905: Auf dem oberen Niveau kreuzt die Strecke der ehemaligen Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die unten verlaufende Verbindung Wanne-Eickel – Bremen der alten Köln-Mindener Bahn. Diese Streckenanordnung besteht noch heute. Zeichnung: Dirk Rohde

Turmbahnhof Sömmerda 1995: Hier kreuzen die Strecken Straußfurt – Großheringen und Erfurt – Sangerhausen auf verschiedenen Ebenen, die mit Treppen miteinander verbunden sind. Foto: Lutz Maicher



Die Bahnstrecken kreuzen sich

Der Turmbahnhof ist eine Spezialität des Kreuzungsbahnhofs, denn bei ihm kreuzen die Strecken in unterschiedlichen Ebenen. Eine Strecke wurde im rechten oder stumpfen Winkel über die andere geführt. Kurven, mitunter von erheblicher Länge, können die Strecken verbinden und dienen in erster Linie dem umfahrenden Güterverkehr. Für die Reisenden gibt es verwirrende Zu- und Abgänge, damit man von jedem Bahnsteig zu jedem gelangen kann. Osnabrück Pbf, Dülmen, Sömmerda oder auch Köln-Deutz stehen für solche Bahnhöfe.

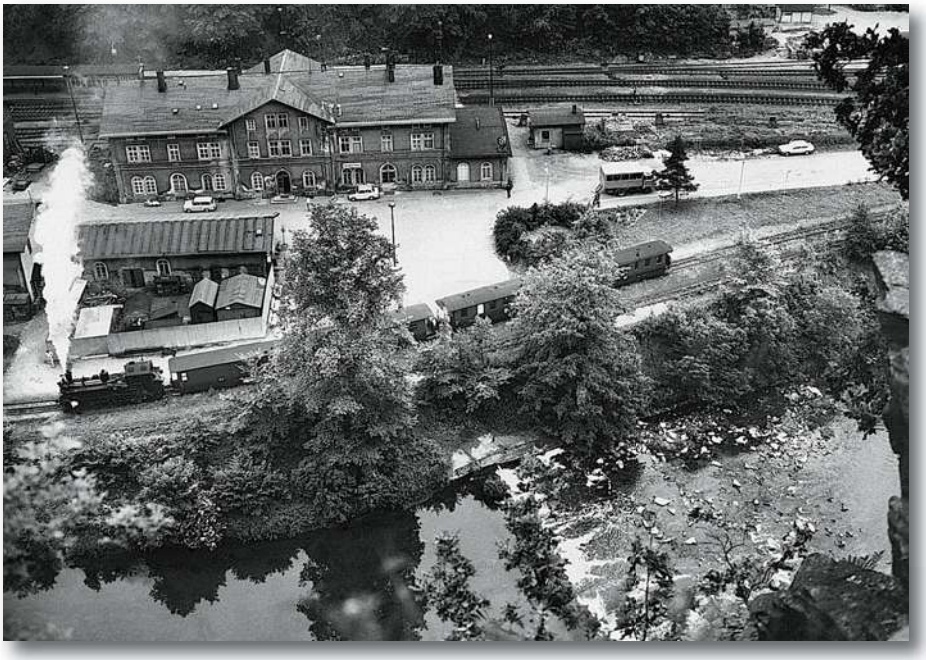
In Berlin-Nikolassee kreuzen sich zwei Bahnlinien, die jedoch mit einem Gütergleis verbunden sind. Für die beiden Personenbahnsteige genügt ein seitlich angelegtes Empfangsgebäude. Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke

Im Wernigerode Hauptbahnhof gestaltet sich der Umstieg von der Normalspur auf die Schmalspur der Brockenbahn recht komfortabel, da beide Bahnen nebeneinander halten. Der Betrieb zu DDR-Zeiten hat sich bis heute kaum verändert.
H0m-Anlage nach Vorbild:
MEC Harzquer- und Brockenbahn
Wernigerode; Foto: Markus Tiedtke

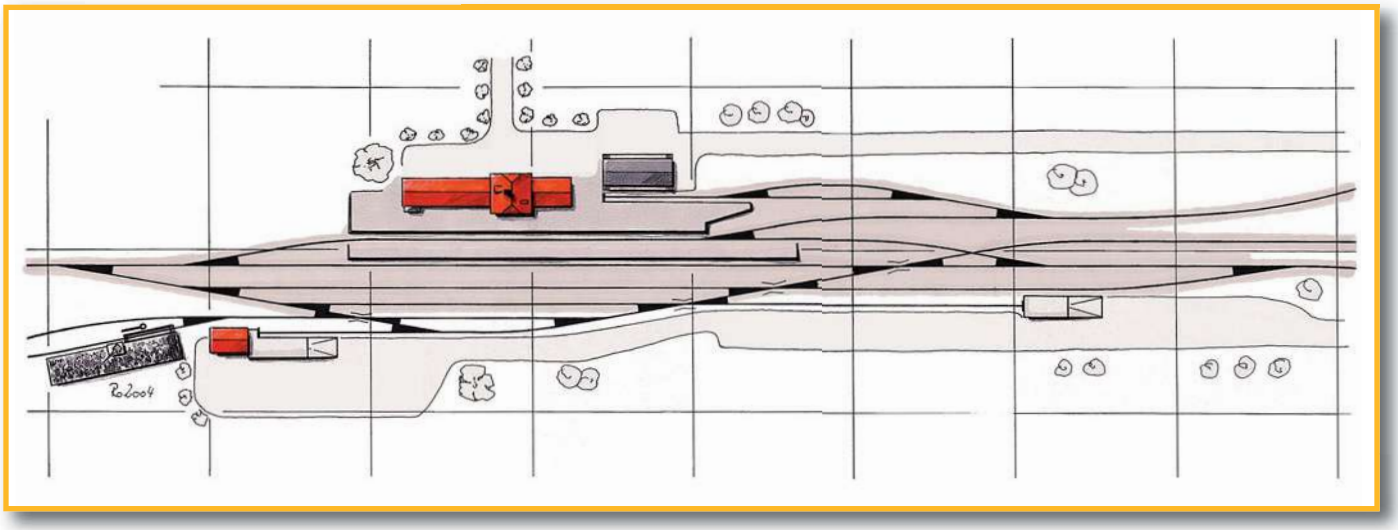
Umsteigen vonnöten

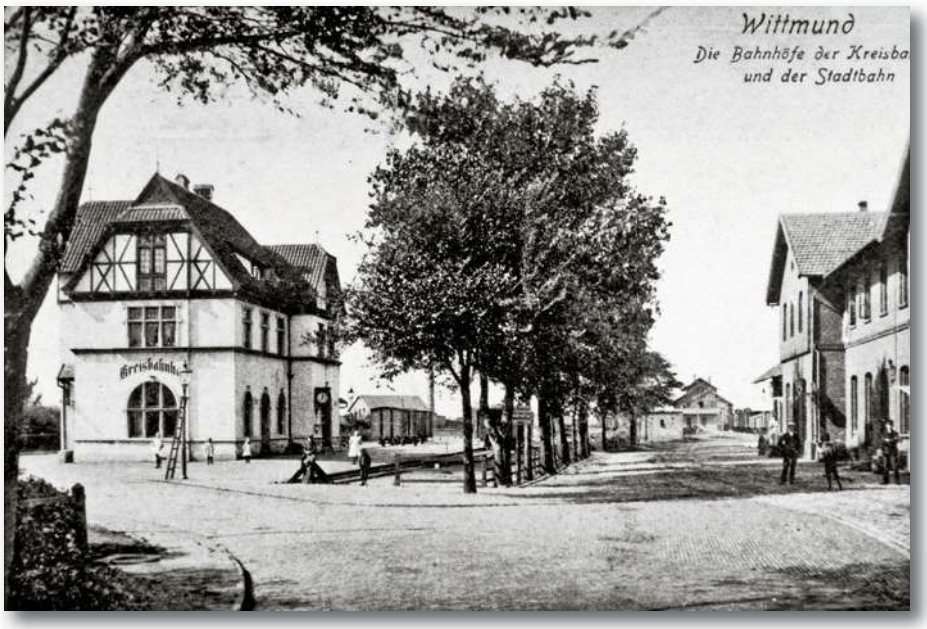
Der Anschlussbahnhof ist nicht durch ein angeschlossenes Anschlussgleis charakterisiert, sondern durch den Anschluss einer anderen Strecke, zum Beispiel einer Nebenbahn an eine Hauptbahn. Eine Spezialität des Anschlussbahnhofs ist der Spurwechselbahnhof mit den entsprechenden Anlagen wie Rollbock- oder Rollwagengrube oder noch raffinierter wie in Port Bou, wo Züge ohne Aufenthalt die Spurweite wechseln, wie beim TALGO zwischen Frankreich und Spanien. Manchmal ist der Spurwechsel nur durch Austausch der Achsen oder Drehgestelle und der Bremsen möglich, wie in Sassnitz-Mukran, wo es einen Bahnhofsteil mit 1435 mm und einen mit 1520 mm breiten Gleisen gibt.

Direkten Anschluss zwischen Normal- und Schmalspur gab es einst in Wolkenstein. Die aus den normalspurigen Zügen ausgestiegenen Reisenden brauchten auch 1983 nur den Vorplatz zu queren. Foto: Wolfgang Clössner



Der Vorbildsituation in Tribsees nachempfunden ist dieser Lageplan eines Anschlussbahnhofes mit direkter Gleisverbindung.
Zeichnung: Dirk Rohde





In Wittmund lagen die beiden Empfangsgebäude der Schmalspur (links) und Normalspur (rechts) dicht beisammen und die Wege waren kurz.
Foto: Sammlung Udo König

Berührungsbahnhöfe entstanden beim Nebenher verschiedener Bahnverwaltungen, die ihre Strecken zu einem Bahnhof führten, ohne dass diese sich berührten. In Karstädt (Strecke Berlin – Hamburg) war das der Fall, wo auf westlicher Seite die Gleise der Berlin-Hamburger Bahn, auf der östlichen die der Westprignitzer Kreisbahn lagen. In Gifhorn berühren sich die Strecken Berlin – Lehrte und Braunschweig – Uelzen. Oft sind dann aber doch Verbindungsgleise gebaut worden, um wenigstens den Austausch der Güterwagen zu ermöglichen.

Ware wird verladen

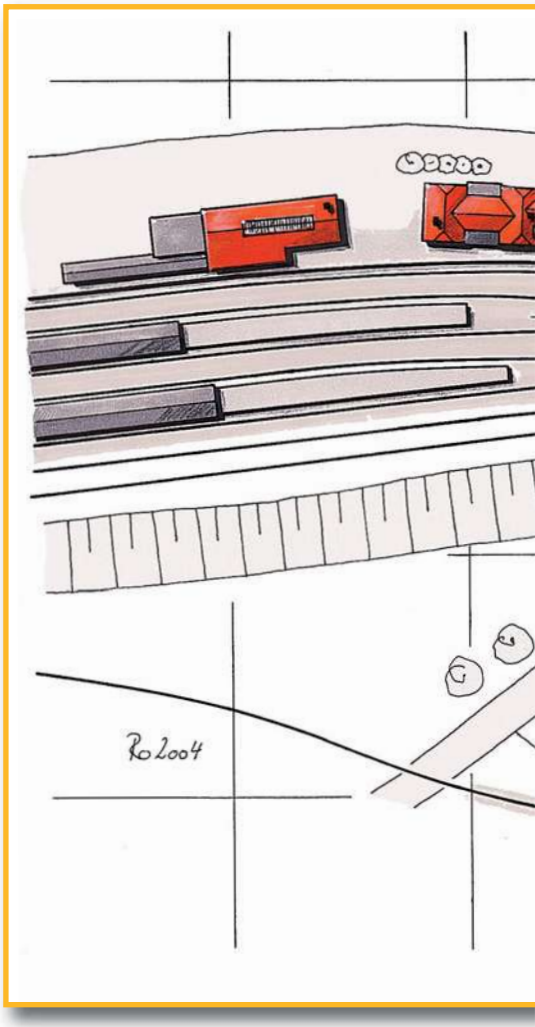
Was im Rangierdienst das Umstellen der Wagen ist (Zugauflösung, Zugbildung), das auf den Rangierbahnhöfen stattfindet, war im Stückgutverkehr der Umladebahnhof mit großen Umladehallen oder auch deutlich einfacher gehaltenen Anlagen.
Umladebahnhöfe sind selten geworden. Sie entstanden dort, wo Sendungen (Reisegepäck, Expressgut, Wagenladungen) von einem Fahrzeug zum anderen umgeladen werden mussten. Das war etwa in Gernrode so, wo das Transportgut aus den Wagen der Hauptstrecke in die Schmalspurwagen der Selketalbahn umgeladen werden musste.
Sind die Terminals des Containertransportsystems nicht auch Umladebahnhöfe? Sie werden bei der Deutschen Bahn als Umschlagbahnhöfe bezeichnet.

Im Systemwechselbahnhof treffen unterschiedliche Stromsysteme zusammen. Meist findet man sie an der Grenze zu einem Nachbarland, seltener dort, wo eine Bahnverwaltung verschiedene Bahnstromsysteme nutzt (Frankreich, früher auch Italien). Man sagt auch Stoßstelle dazu. Sie lässt sich auf unterschiedliche Weise überwinden. Beispiele gibt es in Aachen Hbf, Forbach, Emmerich, Oderbrücke oder – weniger bekannt – Lübbenau Süd. Alle Varianten haben ihre technischen sowie wirtschaftlichen Vor- und Nachteile. Der Systemwechselbahnhof wird durch die heutigen Mehrsystemlokomotiven kaum noch wahrgenommen.
Der Postbahnhof ist ausgestorben, denn seit 1996 orientierte sich die Post auf den Lkw-Verkehr und die Terminals auf der grünen Wiese. Vorher hatte es in fast jeder großen Stadt einen Postbahnhof gegeben.

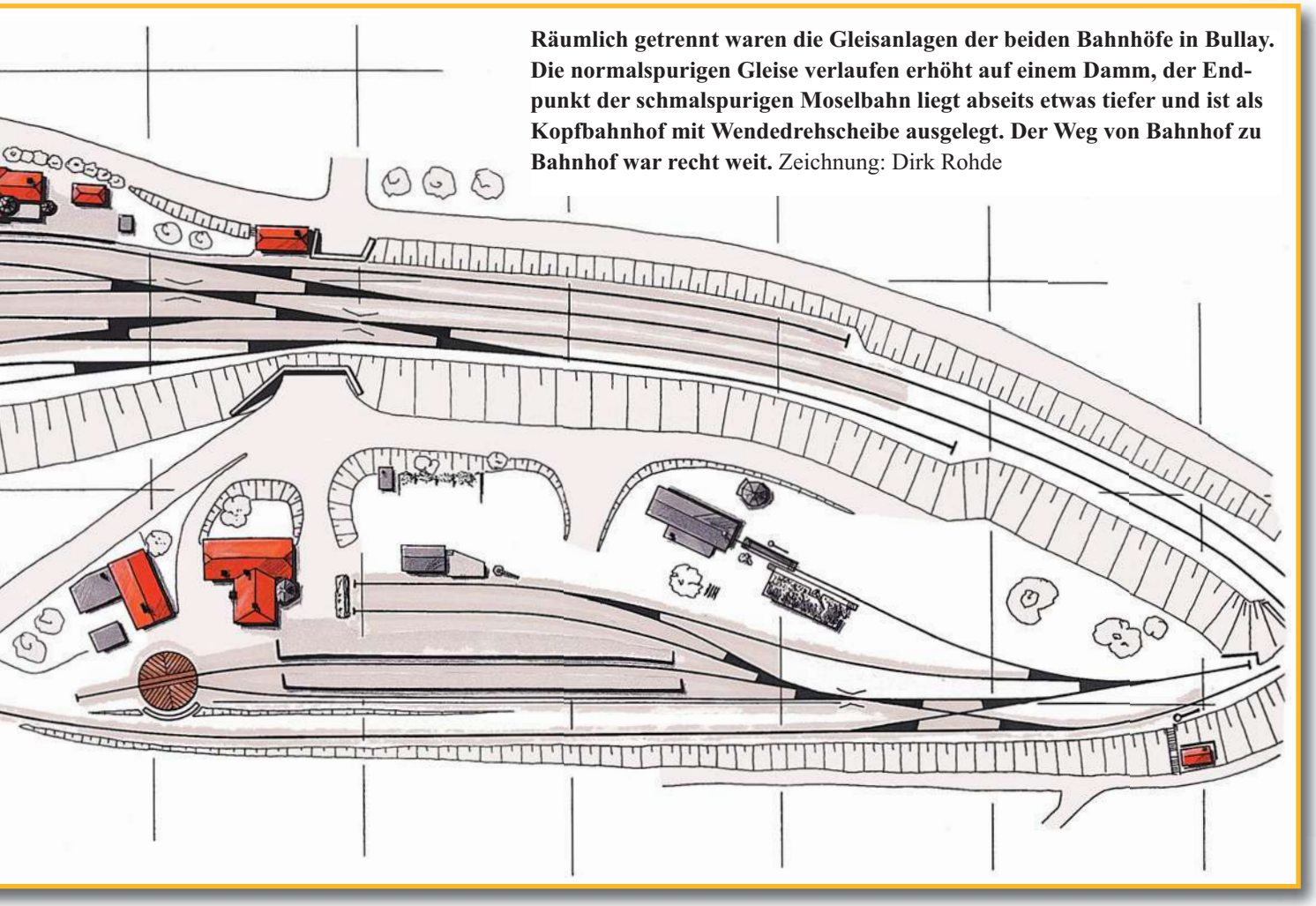
Über die Grenzen hinaus

Auf dem Grenzbahnhof werden die Wagen, Güter und Container der anderen Bahnverwaltung förmlich (das heißt: an Hand der Begleitpapiere) oder nicht förmlich übergeben, in Übergabenachweisen der Zeitpunkt der Übergabe beziehungsweise Übernahme festgehalten. Auf dieser Grundlage werden die Unterlagen für die Berechnung der Wagenmiete, der Leerlaufentschädigung, der Haftung bei Schäden an Wagen und an Gütern angelegt. Besondere Anlagen auf

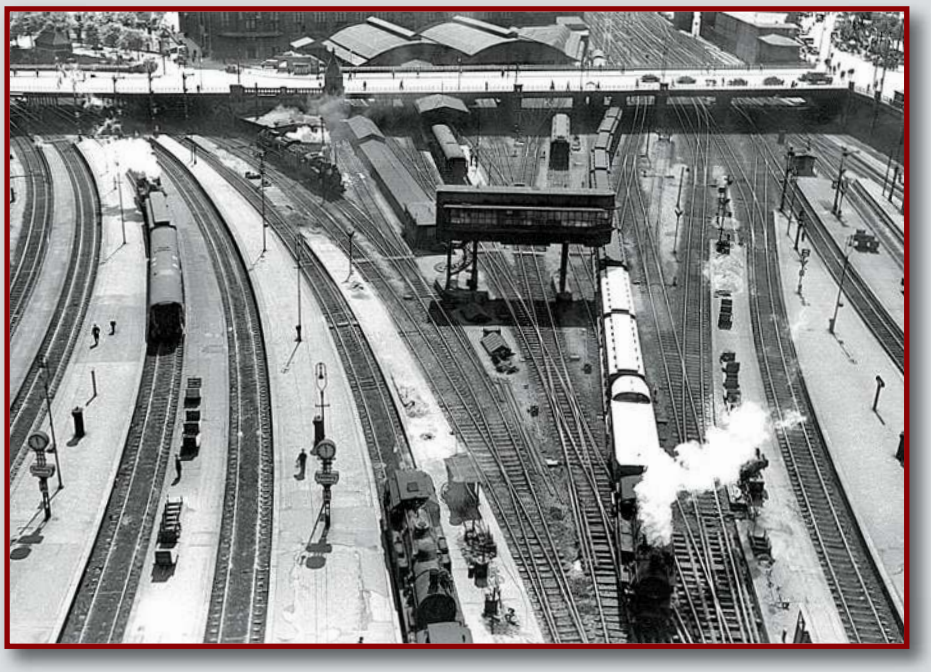
Grenzbahnhöfen waren im 19. Jahrhundert unbekannt, allenfalls nutzte die ausländische Bahn bestimmte, nur ihr zugedachte Bereiche.
Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs galten dann strengere Regeln für den Grenzübertritt, was die Aufenthaltszeit der Züge auf den Grenzbahnhöfen verlängerte und größere Abstellanlagen erforderte. Es bildete sich der Typ des Grenzübergangsbahnhofs heraus. Im allgemeinen wechselten auf ihm die Lokomotiven und das Zugpersonal. Nach der „reinen Lehre“ soll beim Bau neuer Grenzbahnhöfe eine Lage vermieden werden, bei der die Staatsgrenze die Bahnhofsanlage schneidet (eine solche Seltenheit finden wir beim Bahnhof Basel Bad Gbf).



Die Aufnahme von ca. 1952 zeigt die Lage beider Bahnhöfe von Bullay inmitten des Ortes und im Moseltal. Mit einem D-Zug überquerte 38 2147 die mächtige Kombibrücke für Eisenbahn (oben) und Straße (unten). Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung



Räumlich getrennt waren die Gleisanlagen der beiden Bahnhöfe in Bullay. Die normalspurigen Gleise verlaufen erhöht auf einem Damm, der Endpunkt der schmalspurigen Moselbahn liegt abseits etwas tiefer und ist als Kopfbahnhof mit Wendedrehscheibe ausgelegt. Der Weg von Bahnhof zu Bahnhof war recht weit. Zeichnung: Dirk Rohde



Zwischen den sich verzweigenden Gleisen der südlichen Ausfahrt des Hamburger Hauptbahnhofs wurde der Postbahnhof in Kopfform mit Bahnsteigdächern vor dem querliegenden Postumschlaggebäude platziert. In den 1950er-Jahren dampfte es hier noch überall. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung: Sebastian Koch

Die Öffentlichkeit meint, auf dem Grenzbahnhof gehe es hauptsächlich um die Kontrolle der Personen (Prüfung der Identität, gegebenenfalls der Einreise- und Durchreisegenehmigungen in Form eines Visums, der Zahlungsmittel und der mitgeführten Waren), doch für die dort ansässigen Bahnverwaltungen ist der Grenzbahnhof eher eine besondere Art Rangierbahnhof zur Behandlung der Wagen für die Belange des Zolldienstes. Der Grenzdienst hat im Güterverkehr viel umfangreichere Aufgaben als im Reiseverkehr. Typische Einrichtungen des Grenzbahnhofs sind daher: Zollgleise (Zollvorführgleise) zur Beschau der Wagenladungen, Zollschuppengleise, das Wiegegleis zum Nachwiegen der vom Zoll bestimmten Wagen, Gleise für Differenzwagen, wenn wegen Unstimmigkeiten der Zollpapiere Wagen auf Anordnung des Zolls nicht weiterlaufen dürfen, Reguliergleise mit Überladebühne, Kran und der Möglichkeit, gegebenenfalls kleinere Reparaturen an Wagen und Ladungen ausführen zu können.

Bedeutung heute

Unabhängig von solchen Kategorisierungen gibt es eine Vielfalt der Bahnhöfe mit mächtigen Bauwerken, ausgedehnten Bahnanlagen, aber auch mit nur einem Gleis und einer Weiche und ohne jedes Gebäude.

Während die Laien vom Knoten, vom Eisenbahnknoten (zum Beispiel Altenbeken) sprechen, kennt der Eisenbahner den Knotenbahnhof als einen Rangierbahnhof, dem im Güterverkehr ein bestimmter Bedienungsbereich zugeordnet wurde. Insbesondere seit Bestehen der Deutschen Bahn haben einige Bahnhofstypen keine Berechtigung mehr. Der Postbahnhof wurde bereits genannt. Durch den Wegfall des Stückgutverkehrs bis 1997 entfielen die Umladebahnhöfe. Die Zahl der Rangierbahnhöfe nahm in den letzten Jahren rapide ab. Abstellanlagen und Abstellbahnhöfe werden überflüssig, wenn nur noch Wendezüge oder Triebzüge eingesetzt sind, die sehr viel seltener als konventionelle Fahrzeuge zu den Behandlungsanlagen der Bahn fahren.

Für die kommerziellen Zwecke hatte der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe 1998 eigene Bahnhofstypen (Großbahnhof, City-Bahnhof, Bahnhof, Kleine Station, Haltepunkt) bestimmt, die 2003 bereits obsolet waren. Inzwischen haben sich neue Bahnhofstypen herausgebildet, wie sie früher unbekannt waren: Der Flughafenbahnhof oder der Messebahnhof. Sie dienen nur dem Personenverkehr und werden auch von Fernzügen angesteuert, bei den Messebahnhöfen jedoch nur bei besonderer Bedeutung einer Messe, z. B. die Hannover-Messe im Frühjahr.

Erich Preuß

Moderne Verknüpfung der Verkehrsträger: In Düsseldorf entstand bis Mitte 2000 ein neuer Flughafenbahnhof, der den direkten Anschluss von der Eisenbahn zum Flugzeug bietet. Foto: Helmut Säuberlich

Die Bahnstrecke von Ulm kommend endete im Hafen von Friedrichshafen. Hier konnten ab 1850 Passagiere der Bodenseeschiffahrt zusteigen oder ab 1869 Eisenbahnwagen nach Romanshorn in die Schweiz übersetzen. 1885/86 errichtete man einen neuen Bahnhof mit Restaurant im Obergeschoss. Die Postkarte zeigt das Gebäude um 1900. Postkarte: Slg. Markus Tedtke

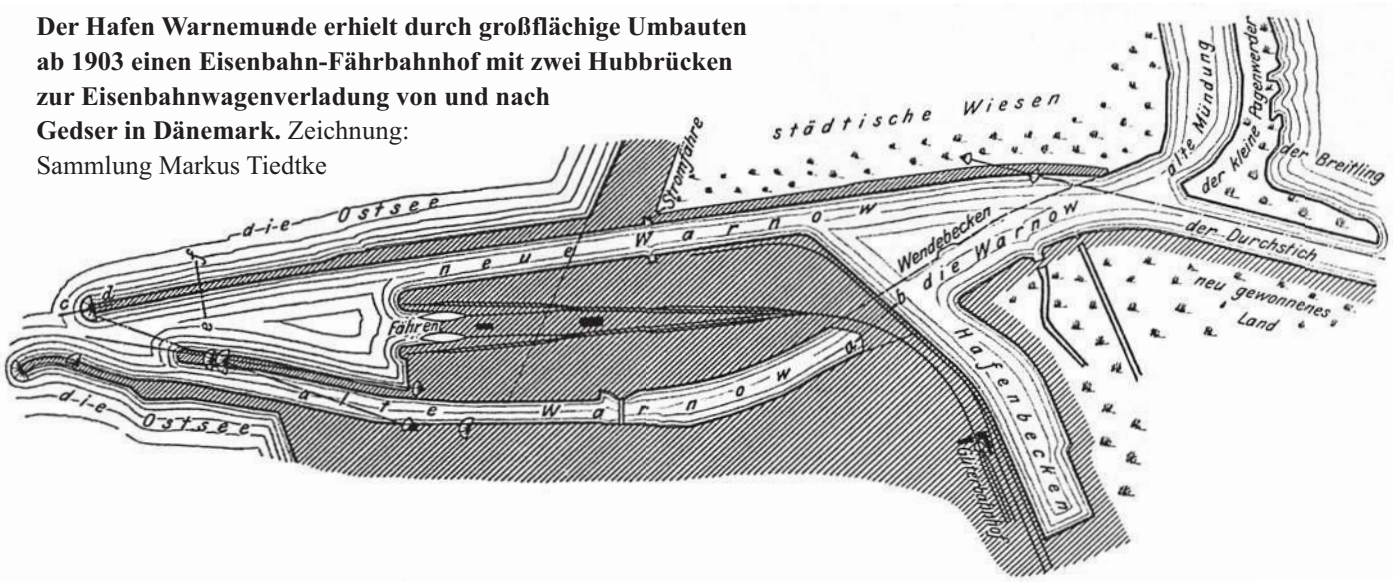
Hafenbahnhof

Viele Häfen im Binnenland wie auch an der Küste besitzen Eisenbahnanschlüsse, um die per Schiff herbeigeschaffte Ware direkt ins Hinterland mit der Bahn transportieren zu können oder umgekehrt. Früher gingen oft separate Gleise vom eigentlichen städtischen Bahnhof Richtung Hafen. Große Häfen wie beispielsweise die Seehäfen Hamburg oder Bremerhaven, aber auch große Binnenlandstädte wie Köln oder Mannheim haben oder hatten allesamt eigene Hafenbahnhöfe mit umfangreichen Rangier- und Abstellgleisen die in erster Linie dem Güterverkehr dienen. Sie sind meistens in Durchgangsform vor den Verzweigungen der Anschlussgleise zu den Kaianlagen hin angelegt. Ferner besitzen große Häfen neben dem Haupthafenbahnhof mit Verbindung zur öffentlichen Eisenbahn mehrere nachgeordnete Bezirksbahnhöfe für die verschiedenen Hafenbecken oder -bereiche.

Den Betrieb im Hafenbahnhof führt entweder die Eisenbahnverwaltung, an deren Netz der Bahnhof angeschlossen

Im Hafen von Sassnitz auf der Insel Rügen endete die Eisenbahn direkt am Passagierkai. Die Reisenden konnten bequem in die bereitstehenden Schiffe umsteigen. Das hölzerne Empfangsgebäude von 1910 diente der Bahn und der Reederei als Fahrkartenverkaufsstellen. Postkarte: Archiv der Eisenbahnstiftung

Der Hafen Warnemünde erhielt durch großflächige Umbauten ab 1903 einen Eisenbahn-Fährbahnhof mit zwei Hubbrücken zur Eisenbahnwagenverladung von und nach Gedser in Dänemark. Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke



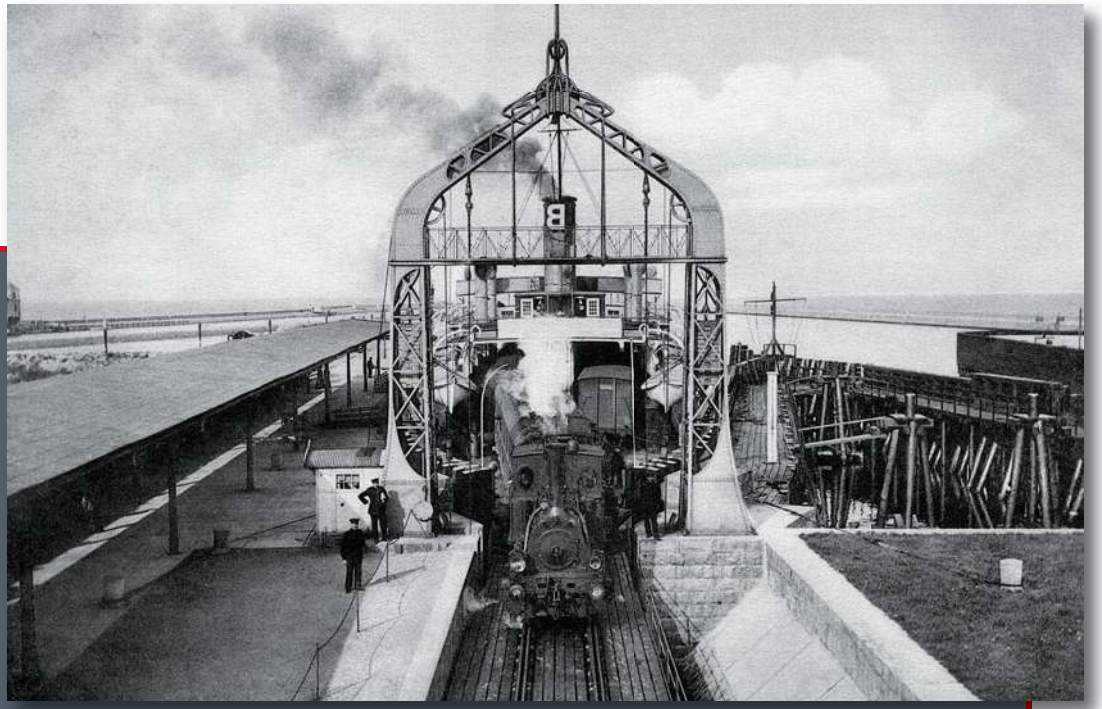
ist, oder die Hafenverwaltung. Heute sind aus vielen Hafenbahngesellschaften große Transportunternehmen erwachsen, die europaweit als Privatbahn agieren.

Für Schiffspassagiere gab und gibt es spezielle Bereiche im Hafenbahnhof, die nur für den schnellen Übergang zwischen Personenzug und -schiff dienen. Sie liegen in der Regel an einer wichtigen Verkehrs- oder Handelsroute. Oft entstanden im Laufe der Zeit daraus Fährhäfen, wo neben normalen Schiffspassagieren auch Schienenfahrzeuge unmittelbar auf Eisenbahnfähren rangiert oder heute auf moderne Roll-on-/Roll-off-Schiffe mit kombinierter Eisenbahn- und Autoverladung fahren können. Als Beispiele seien der Ostsee-Fährbahnhof Puttgarden ab 1963 auf der Insel Fehmar oder der ehemalige Bahnhof Friedrichshafen Hafen am Bodensee genannt.

Die Bahnhöfe waren mit Empfangsgebäuden unmittelbar am Hafenkai ausgestattet und hatten oft überdachte Bahnsteige.

Markus Tiedtke

Beim Bau der Bremerhavener Columbuskaje wurde zwischen dem Außendeich und der späteren Kaje eine Fläche aufgeschwemmt, auf der bis 1927 der Columbusbahnhof entstand und Verbindung zum Hauptbahnhof hatte. Nach dem 2. Weltkrieg wurde die zerstörte Anlage nach und nach wieder aufgebaut und konnte als Neubau ab 1952 wieder für den Passagierdienst über den Atlantik genutzt werden. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung



Mit einer T3 wurden in Warnemünde um 1910 die Wagen von den Fährschiffen gezogen. Direkt neben jedem Schiffsanlieger befand sich ein Bahnsteig mit klassischer Überdachung und mit einem zweiten Gleis zum Umsetzen der Dampflok. Dieser Zustand blieb bis 1926. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Ab 1926 nahmen größere Fährschiffe den Betrieb auf und konnten neben Zügen auch Autos in ihrem Bauch transportieren. Der Fähranlieger wurde entsprechend umgebaut und erhielt neue Bahnsteige. Das kleine Schaustück im Maßstab 1: 1250 zeigt den Zustand von 1935 mit dem älteren Fährschiff Mecklenburg und der neuen Schwerin. Anlage: Heinz Zimmermann; Foto: Markus Tiedtke

Den Bauch der im Fährbahnhof Puttgarden ankernden Eisenbahnfähre verlässt soeben ein dänischer IC3-Triebwagen, auch „Gumminase“ genannt. Das Schiff stellt die Brücke zum dänischen Festland im Fernverkehr dar. Der Personennahverkehr endet hier. Die moderne Anlage ist ausgelegt für den schnellen „Roll on und Roll off“-Betrieb. Foto: Dirk Höllerhage

Alles für den Reisenden

Das Innere des Empfangsgebäudes ist das Herzstück des Bahnhofs

Das markanteste Erkennungsmerkmal eines Bahnhofes ist dessen Empfangsgebäude. Je nach Größe und Bedeutung können dessen innere Ausgestaltung und Ausstattung sehr unterschiedlich ausfallen.

Das Empfangsgebäude ist das eigentliche Herz eines Personenbahnhofs. In ihm sind all jene Einrichtungen untergebracht, die der Reisende unmittelbar für seine Reise benötigt. Darüber hinaus beherbergt das Empfangsgebäude auch noch solche Räumlichkeiten, die für die innerbetrieblichen Zwecke unabdingbar nötig sind. Deren Größe und Umfang richteten sich von Anfang an aber nach den Dimensionen und der Wichtigkeit des Bahnhofs. Im Inneren befanden sich ein Wartesaal, Diensträume, darunter der Fahrkartenschalter, früher Billetbureau genannt, und eine Wohnung für den Bahnhofsvorsteher der Station. Große Empfangsgebäude besaßen mehrere Warteräume, Bahnhofsgaststätten und Speisesäle für

Nur selten wurden die Fenster einer Empfangshalle so prunkvoll gestaltet wie in Eisenach. Die modernen Zuganzeiger wurden erst während der Bahnhofssanierung nach der Wiedervereinigung montiert. Foto: Wolfgang Clössner

Im Hauptbahnhof Würzburg sah es Ende der Epoche I mit der Menge der Beschilderung nicht viel anders aus wie heute. Man musste sich auch damals erst einmal in der Halle orientieren. Beachtenswert ist die so genannte Milchhalle mit Kiosk und kleinem Café im Bildhintergrund. Foto: Sammlung Markus Tiedtke

die Fahrgäste der I. bis IV. Wagenklasse, mehrere Fahrkartenschalter, auch einen Schalter mit Lagerraum für die Abgabe des Reisegepäcks, das Zimmer für den Stationsvorstand, Räume für den Bürodiener und den Portier, ein Telegrafenzimmer, Aufenthaltsräume für die Schaffner, die Bahnpost sowie Wohnungen für einige im Bahnhof arbeitende Eisenbahner und den Bahnhofswirt. Grundsätzlich galt, die Fahrkarten sollten in der Bahnhofsvorhalle beziehungsweise in der Nähe der Wartezimmer gekauft werden und die Wartesäle sollten direkt neben dem Hausbahnsteig liegen.

Hinweisschilder an der Decke, Einzelhandelsgeschäfte zu beiden Seiten – so wie hier im Hauptbahnhof Münster präsentieren sich heute vielerorts die Durchgänge zu den Bahnsteigen.
Foto: Ludwig Rotthowe

Der kleine Bahnhof Leverkusen-Schlehbusch präsentierte sich in seiner Eingangshalle am 8. April 1959 wenig einladend für den Reisenden. Ein Süßigkeitenautomat und ein Warteraum mit Zeitschriftenverkauf rundeten die Station ab.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Die Größe der Empfangshalle im Münchner Hauptbahnhof war im September 1952 trotz provisorischer Überdachung nach den Kriegszerstörungen immer noch imposant. Dazu trug auch die Weitläufigkeit der Halle selbst bei. Foto: Sammlung Brian Rampp

Gepäckabfertigung, Kiosk, Toiletten und eine kleine Drogerie, dazu eine hochmoderne runde Säule mit den Abfahrzeiten: Bremen Hbf Mitte der 1950er-Jahre mit großer, klassischer Empfangshalle. Foto: Sammlung Carsten Petersen

Die Bahnhofshalle in Berlin-Lichtenberg ist 2003 geprägt von der neuen DB-Reisephilosophie. Das Reisezentrum mit Fahrkartenschaltern ist für Reisende deutlich zu erkennen und liegt rechts vom Zugang vom Bahnhofsvorplatz. Foto: Sebastian Koch

Während in Großstadtbahnhöfen neben den eisenbahnspezifischen Räumlichkeiten auch Dienstleistungsunternehmen vielfältigster Art untergebracht sind, nimmt deren Zahl proportional zur geringeren Größe und Bedeutung eines Bahnhofs ab. Kleine Landbahnhöfe oder unbedeutende Stationen verzichteten von Anfang an ganz darauf. Im Zuge des geänderten Reiseverhaltens entfielen in den letzten Jahrzehnten aber gerade in kleineren Bahnhöfen immer mehr dieser Einrichtungen.

Grundüberlegungen

Als Grundlage für die Lenkung der Verkehrsströme dient schon bei der Planung eines Empfangsgebäudes, sofern räumlich groß genug dimensioniert, der vom Straßenverkehr bekannte Rechtsverkehr, der den Reisenden beim Betreten des Empfangsgebäudes von der Straße durch die Empfangshalle hin zu den Bahnsteigen leiten soll. Grundlage für die Bauausführung ist stets eine gewisse Weiträumigkeit der Empfangshalle, die auch größere Verkehrsströme zu Spitzenverkehrszeiten problemlos verkraften kann, gleichzeitig aber dem Reisenden noch die gewünschte Übersichtlichkeit bietet. Idealerweise sollte der Ankömmling bei seinem Weg zum Zug direkt an den für ihn relevanten Einrichtungen wie der Auskunft, dem Fahrkartenschalter und der Gepäckaufgabe vorbeigeführt werden. Daneben findet er hier noch allerlei Annehmlichkeiten, die ihm die Reise direkt oder indirekt bequemer machen sollen.

Empfangshalle

Der erste Raum, den der Reisende betritt, wenn er sich von der Straßenseite her in das Bahnhofsgebäude begibt, ist die Abfertigungs- oder Empfangshalle. Ihre Gestaltung wurde von Anfang an, ähnlich wie die Architektur des Empfangsgebäudes, auf eine möglichst repräsentative Aufgabenerfüllung abgestimmt, ohne je-

doch die verkehrsrelevanten Belange außer Acht zu lassen. Je größer der Bahnhof, desto prunkvoller und monumentaler sollte die Empfangshalle auf den Benutzer wirken. Dies bedingte jedoch auch einen großen Lichtbedarf, der sowohl durch großflächige Frontfenster wie auch mit Hilfe von Dachlichtern gewährleistet wurde. Hieraus ergab sich zwangsläufig auch eine entsprechend beeindruckende Höhe der Halle. Bei Dunkelheit erfolgte die Illuminierung anfänglich mit großen gasbetriebenen Deckenleuchtern, bevor man mit Einführung der elektrischen Beleuchtung auf andere Lampenformen mit weniger Unterhaltungsaufwand zurückgreifen konnte. Heute sorgen meist Neonröhren für ausreichend Licht, die nach und nach durch die modernen LED-Leuchten ersetzt werden.

Bei kleineren Bahnhofsbauten nahmen sich die Verhältnisse schon bedeutend bescheidener und zweckgerichteter aus. Bei kleinen Gebäuden hier gar von einer Halle zu sprechen, wäre bei weitem übertrieben – Eingangsraum wäre wohl das bessere, wenn auch nicht gebräuchliche Wort. Kleinstadt- oder Landbahnhöfe konnten multifunktionalen Charakter haben: Fahrkartenverkauf und Auskunft an einem Schalter, dazu die Gepäckaufgabe und ein kleiner Wartesaal.

Fahrkartenverkauf

Großstädtische Empfangshallen verfügten im Normalfall über gleich mehrere Fahrkartenschalter, wo die Billetts für den Nah- und Fernverkehr getrennt ausgegeben wurden. Das sorgte schon mal für ein Vorsortieren der anstehenden Reisenden, denn das Buchen von Fernreisen dauert auch heute noch in der Regel länger. Einem ähnlichem Prinzip folgt der heutige Express-Schalter. Der oder die Fahrkartenschalter waren früher in der Regel entweder in einer oder mehreren Nischen der Halle untergebracht oder aber von dieser durch eine Trennwand abgeteilt.

Klassischer Fahrkartenschalter mit Ablagetisch als Zugangsorientierung. In Hohenems hieß im April 1939 die Schalter noch Kassa
Foto: Sammlung Brian Rampp

Ein Regal mit vorgefertigten Fahrkarten und ein Fahrkartendrucker reichten für die Fahrkartenausgabe in Leipzig in den 1950er Jahren.
Foto: RBD Halle

Anordnungsgrundsätze in der Empfangshalle ab der Epoche IV in der DDR

- Die Betreuungs- und Dienstleistungseinrichtungen für Reisende (Post, Zimmernachweis, Geldwechselstelle, Toiletten u.ä.) sollen möglichst verkehrsgünstig und gut auffindbar untergebracht werden.
- Verkaufsstände und Läden [...] sind komprimiert, aber ohne Enge so unterzubringen, daß die Durchlassfähigkeit der Hauptverkehrswege nicht beeinträchtigt wird.
- In Verkehrshallen sollten keine Stehtische zum Verzehr von Speisen aufgestellt werden. Es empfiehlt sich, Verkaufsstände in abgeschlossene Räume zu verlegen, wie das bei Läden in größeren Empfangsgebäuden üblich ist.
- Gaststätten sind vorrangig nach dem Selbstbedienungsprinzip (ggf. mit Speise- und Getränkeautomaten) zu betreiben. Bautechnisch ist es bei Verwendung moderner Lüftungseinrichtungen nicht mehr notwendig, den Bahnhofsgaststätten eine außerordentlich große Raumhöhe zu geben. Bei Modernisierungen trägt man diesem Gesichtspunkt Rechnung.
- Die Lage der Gaststätten muß den funktionellen Bedingungen der Versorgungs- und Produktionstechnologie entsprechen. Die Versorgungsfahrzeuge und die Belieferungsabläufe der Wirtschafts- und Handelseinrichtungen sowie der technischen Anlagen dürfen die Ströme und die Bewegungsflächen der Reisenden vor und im Gebäude nicht stören.
- Die Räume des Roten Kreuzes und der Volkssolidarität dienen der Betreuung vor allem alter und gebrechlicher Reisenden sowie Müttern mit Kleinkindern. Auf ihre gute Verbindung zu den Bahnsteigen ist stets zu achten."

aus: Horst Grabner, Eisenbahn-Hochbau, Berlin-Ost 1973

In kleinen Bahnhöfen wie in Billerbeck ist 2004 nur ein Mann zuständig für Fahrkartenausgabe und Gleissicherung im Streckenblockabschnitt rund um den Bahnhof. Foto: Markus Tiedtke

Nach und nach ließ die DB in kleinen Bahnhöfen und Haltepunkten die Fahrkartenschalter schließen. In Holtwick im Münsterland verweist 2004 ein roter Aufkleber auf der Scheibe auf den neuen Fahrkartenautomaten im selben Raum.
Foto: Markus Tiedtke

Fahrkartenautomaten wie in Berlin-Ostbahnhof sind heute für den Nahverkehr allgegenwärtig. Die DBAG bemüht sich, die Bedienung deutschlandweit weitgehend zu standardisieren.
Foto: Sebastian Koch

Auf jeden Fall bestand eine räumliche Trennung zwischen Fahrgast und Fahrkartenverkäufer. Eine große Glasscheibe mit in Sprechhöhe befindlichem kleinen Fenster stellte die Kommunikation sicher. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgte unter der Scheibe hindurch oder später mit Hilfe eines Drehtellers oder eines Schiebefaches.

Jahrzehntelang prägten zudem die davor installierten typischen kleinen Ablagetischchen mit zierlichem Fuß für das Handgepäck sowie die Trenngitter zum nächsten Schalter den optischen Eindruck fast jeder Fahrkartenausgabe.

Erst die modernen Ticketschalter der heutigen Bahnepoche VI verfügen über offene Theken, die heutzutage im Sinne der neuen Corporate Identity der DB mit viel Glas, oftmals von hinten beleuchtetem Mattglas, und hellen Holzapplikationen ausgeführt sind.

Zusätzlich oder bei vielen kleinen Stationen findet der Reisende seit etwa Ende der 1960er-Jahre anstelle der Fahrkartenschalter verstärkt auch Fahrkartenautomaten in der Empfangshalle vor, an denen er sich relativ einfach eine Fahrkarte ausdrucken kann. Gerade ältere und seltener Bahn fahrende Menschen tun sich jedoch hier mit der Menüführung oft schwer.

Heute buchen inzwischen viele Reisende ihre Fahrkarten bequem am Computer oder per Mobilgerät. Auf diesem Wege werden auch häufig Sonderangebote offeriert. Die Fahrkarte druckt man sich aus und nimmt sie mit in den Zug.

Auskunft

Antworten auf (fast) alle Fragen rund um den Reiseverkehr boten die netten Damen und Herren hinter dem Auskunftsschalter. Er war in den meisten Fällen entweder direkt neben den Fahrkartenschaltern oder aber an einem zentralen Ort in der Empfangshalle respektive auf dem Querbahnsteig eines Kopfbahnhofs angeordnet. Hier nahm man sich Zeit für die Wünsche und Be-

dürfnisse der Reisenden, suchte Verbindungen aus den Kursbüchern heraus, informierte über Umsteigemöglichkeiten und gab Tipps zur Reiseplanung, Gepäckaufbewahrung und zu Sehenswürdigkeiten des Ortes.
Darüber hinaus stand den Reisenden in Großstadtbahnhöfen oftmals auch auf den Bahnsteigen selbst eine Auskunft zur Verfügung; von weitem bereits an der roten Mütze und der Armbinde zu erkennen.
Mittlerweile hat sich das Bild der Auskunft grundlegend gewandelt, wenngleich – es gibt sie noch! Nur nennt sie sich heute nicht mehr so. In schmucke blaue Uniformen gekleidete DB-Mitarbeiter informieren die Reisenden heute am Service-Point des Reise-Zentrums über alles Wichtige. Dieser häufig in recht futuristischer Form gestaltete Stand ist meist gleich im Eingangsbereich der Empfangshalle an zentraler Stelle angeordnet, so dass er dem ankommenden Reisenden sofort ins Auge fällt.
Als weiteres Orientierungsmittel dienen seit Beginn des Eisenbahnzeitalters die ausgehängten Fahrpläne. Zunächst direkt auf die Wand oder auf entsprechende Tafeln geklebt, befinden sie sich heute zumeist hinter Glas und können bei Dunkelheit beleuchtet werden. Die frühere Aufteilung in „Züge von ...“ und „Züge nach ...“ ist längst der Aufteilung in getrennte Fahrpläne für Ankunft und Abfahrt gewichen. Sie sind meist in mehrfacher Ausfertigung in der Empfangshalle, den Durchgängen zu den Bahnsteigen sowie auf diesen selbst zu finden. Hier erfährt der Reisende alle für ihn relevanten Daten wie Ankunfts- oder Abfahrtzeit, Zugnummer, Zwischenbahnhöfe, Reisetage und Gleisnummer. Darüber hinausgehende Informationen über Zugverspätungen oder eine geänderte Gleisnummer kann er zumindest in größeren Bahnhöfen den Zugzielanzeigern am Bahnsteig oder den Lautsprecherdurchsagen entnehmen.
Moderne Großstadtbahnhöfe verfügen darüber hinaus vielfach über große, ständig elektronisch aktualisierte Ankunftstableaus, wie man sie von Flughäfen kennt. Auf den ersten Blick sieht man, welche Züge als nächstes eintreffen beziehungsweise bei welchen mit Verspätungen zu rechnen ist.Die großen Tafeln hängen in der Empfangshalle.
Nicht gerechnet haben sich die zu Beginn des Jahres 1998 aufgestellten großen elektronischen Tafeln, auf denen die Vortags-Verspätungen der im Netz der DB AG verkehrenden Züge abzulesen waren. Nachdem der Verspätungsgrad aber aus verschiedensten Gründen (Bauarbeiten, Triebfahrzeugmangel oder -defekte) die von der DB selbst erhobenen Ansprüche nicht erfüllen konnte, wurden sie per Vorstandsbeschluss schon Anfang Dezember 1999 wieder abgebaut.

Das Reisezentrum in Diepholz entsprach im Februar 2001 mit seiner modernen Inneneinrichtung ganz dem neuen Erscheinungsbild der DB AG. Hier kann der Kunde seine Fahrkarten auch persönlich kaufen und erhält die passende Auskunft dazu. Foto: Jürgen Hörstel

Gepäckaufbewahrung

Zur Grundausstattung eines Empfangsgebäudes zählte früher immer eine amtliche Gepäckaufbewahrung, bei der man seine Gepäckstücke für eine begrenzte Zeitdauer beaufsichtigt zurücklassen konnte. Seit Anfang der 1950er-Jahre wurde sie in vielen großstädtischen Bahnhöfen der DB und der DR durch Gepäckschließfächer zunächst ergänzt, später zunehmend ganz ersetzt. Für einen geringen Obolus, 1955 beispielsweise waren es 30 Pfennige, konnte man hier kleinere Gepäckstücke unterbringen, sei es, um noch Einkäufe in der Stadt zu erledigen oder um während des Aufenthalts in der Bahnhofsgaststätte seine

Noch 1993 befand sich die alte Abfahrtafel im Bahnhof Lauscha am Rennsteig in Betrieb. Die Abfahrzeiten wurden manuell umgesteckt und Verspätungen in Handschrift eingetragen. Foto: Tino Eisenkolb

Direkt an der Bahnsteigsperre befand sich in den späten 1930er-Jahren der Auskunftsschalter in der riesigen Bahnhofshalle des Münchener Hauptbahnhofs. Foto: Sammlung Brian Rampp

An der nahezu gleichen Stelle wie der ehemalige Auskunftsschalter befindet sich heute der moderne Service-Point zur Versorgung der Reisenden mit Informationen. Die modernen Abfahr- und Ankunftstafeln erinnern eher an einen Flughafen. Foto: Thomas Wunschel

Koffer und Taschen gut verwahrt zu wissen. Damit waren die Schließfächer deutlich günstiger als die Gepäckaufbewahrung, zumal man gleich mehrere Gepäckstücke und Kleidung in einem Fach aufbewahren konnte.

Wartesäle

Seit Anbeginn des Eisenbahnzeitalters beherbergte jedes Empfangsgebäude mehrere Wartesäle, in denen die Reisenden nach den Klassen getrennt, für die sie ihre Fahrkarten gelöst hatten, auf die Ankunft ihres Zuges warteten. Auf Holzbänken (3. und 4. Klasse) respektive gepolsterten Stühlen (2. Klasse) oder prunkhaften Sesseln (1. Klasse) warteten sie hier, bis ihnen ein Bahnbediensteter lautstark und mit einer Glocke die Ankunft des Zuges verkündete und die zuvor verschlossene Tür zum Bahnsteig öffnete. Daher war es üblich, die Wartesäle mit Zugang zum Hausbahnsteig direkt neben ihnen zu platzieren.

Erst viel später, ab den 1930er-Jahren, verloren diese Wartesäle einhergehend mit dem gewandelten Reiseverhalten der Bahnkunden ihre einstige Bedeutung. Stattdessen zogen nach dem Zweiten Weltkrieg im Zuge von Umgestaltungs- und Modernisierungsarbeiten häufig Gaststätten oder Lichtspieltheater in die oftmals hohen Räume ein. Die Deutsche Reichsbahn in der DDR funktionierte einige der ehemaligen Wartesäle größerer Bahnhöfe später in Klub- und Unterhaltungsräume um.

Mittlerweile haben die Wartesäle aber einen neuen würdigen Nachfolger in Form der DB-Lounge gefunden, die im Jahre 1997 erstmals in Frankfurt/M. wieder für einen angenehmen Umsteigeaufenthalt mit allem Komfort sorgte. Der licht- und luftdurchflutete, zirka 700 Quadratmeter große Saal im ersten Stockwerk des Kopfbahnhofs direkt über dem Reise-Zentrum vermittelt dem dort auf seinen Anschlusszug wartenden Reisenden einen hervorragenden Blick in die Bahnsteighalle. Der Saal ist unterteilt

in Wartebereiche für Fahrgäste der 1. und der 2. Klasse und bietet entweder gemütliche Sessel oder Bistrostühle und -tische. In der First-Class-Lounge Weilenden steht zudem noch ein separater, abgedunkelter Relaxbereich zur Verfügung, und für das leibliche Wohl sorgt eine kleine Bar.

Viele große Bahnhofsgebäude des 19. und frühen 20. Jahrhunderts besaßen zudem ein etwas abseits von den anderen Räumen angeordnetes Fürstenzimmer, denn immer konnten am Bahnhof Würdenträger ankommen, denen man das Zusammentreffen mit dem gemeinen Publikum nicht zumuten wollte. Hinzu kamen ein Zimmer oder mehrere fürs Gefolge. Diese Bahnhofsräume für allerhöchste Herrschaften kamen unter anderem in Residenzstädten oder nahe von Jagdgebieten gelegenen Bahnhöfen in Betracht.

Genauso mussten auf großen Bahnhöfen Übernachtungszimmer für das Zugpersonal eingerichtet werden, es sei denn, es lohnte sich, gesonderte Übernachtungsgebäude zu bauen, oder es konnte das Bahnhofshotel benutzt werden. Solange noch keine Nachtzüge fuhren, standen den Reisenden auch Übernachtungsräume zur Verfügung, quasi die Vorläufer der vis-a-vis platzierten Bahnhofshotels.

Ganz neu war 1962 der Gepäckaufbewahrungsautomat mit abschließbaren Einzelfächern im Leipziger Hbf und ergänzte die noch übliche Gepäckaufgabe am Schalter. Foto: RBD Halle

Aborte

Die ersten Aborte, damals auch als Abtritte bezeichnet, hatte man in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnzeitalters aus hygienischen Gründen noch in kleinen Extragebäuden im Freien unterbringen müssen. Die stillen Örtchen für Männer und Frauen waren selbstverständlich getrennt voneinander und von außen durch entsprechende Schilder gekennzeichnet. Der Eingangsbereich wurde meist noch zusätzlich durch eine davor gesetzte hohe Sichtwand aus Holzbrettern vor unziemlichen Blicken geschützt.

Mit fortschreitender Kanalisierung und damit einhergehenden besseren hygienischen Voraussetzungen konnten die Klosett- und Pissoir-Anlagen bei späteren Bahnhofsbauten in das Innere, meist in die Nähe der Wartesäle und Bahnhofsrestaurationen verlegt werden. Bei moderneren Bauten sah man für deren Unterbringung auch gerne das Untergeschoss vor. Hier herrschte eintönige Zweckmäßigkeit ohne irgendeinen Zierrat oder repräsentative Ornamentik vor.

Heutzutage nutzt man oft die nicht mehr benötigten Räumlichkeiten der Gepäck- und Expressgutschalter oder wie in Billerbeck den alten, ans Empfangsgebäude sich anschließenden Güterschuppen für die Fahrradaufbewahrung. Foto: Markus Tiedtke

An zentraler Stelle zusammengefasst waren in Halle Hbf der Wartesaal und die Mitropa-Gaststätte. Die Aufnahme entstand am 15. Mai 1959. Typisch für die DDR sind die kleinen Fähnchen über den Eingängen. Foto: RBD Halle

Der kleine Regionalbahnhof Möttin besaß am 26. September 1939 noch einen sehr kleinen und spärlich eingerichteten Wartesaal und erinnerte so an die längst vergangene Länderbahnzeit. Foto: Brian Rampp

Die modernen DB-Lounges bieten höchste Bequemlichkeit bei Reiseaufenthalten. Die 1.-Klasse-Lounge in Frankfurt Hbf war deutschlandweit Vorläufer und bietet seit 1997 einen herrlichen Blick auf die Gleise. Foto: Uwe Oswald

Die Toilettenfrau oder der Toilettenmann mit Tischchen und Stuhl vor der Tür zählen dort heute oftmals zum Alltag.
Aus Gründen der Rationalisierung und Kostensenkung schloss die Bahn seit den 1980er-Jahren mehr und mehr Bahnhofstoiletten, besonders in kleineren Land- oder Vorortbahnhöfen. Der Reisende mit einem dringenden Bedürfnis muss dann eben zusehen, wo er seine Geschäfte verrichten kann.

Gepäckauf- und -ausgabe

Nachdem im 19. Jahrhundert das Eisenbahnnetz in Deutschland mehr und mehr zusammengewachsen war und somit auch Bahnreisen über längere Strecken möglich geworden waren, richteten die Bahnverwaltungen in ihren Bahnhöfen sehr bald Schalter für Reisende mit umfangreichem Gepäck ein. Allerdings war es erforderlich, das Gepäck bereits frühzeitig vor der Abreise aufzugeben, damit es pünktlich zum Gepäckwagen des Zuges gebracht und dort verladen werden konnte. Bei größeren Bahnhöfen erwies es sich als zweckmäßig, getrennte Aufgabe- und Ausgabeschalter anzuordnen, die sich möglichst gegenüber lagen. So konnten Kundenandrang und -wünsche gezielter und ohne allzu lange Schlangen bewältigt werden. Oft verfügten die Gepäckschalter durch eigene Gepäcktunnel unter den Gleisen über eine direkte Verbindung zum Bahnsteig; dort stand entweder ein Aufzug oder eine Rampe zur Verfügung, um Gepäckkarren nach oben zu befördern.
Die Bedeutung der frühzeitigen Gepäckaufgabe trat später immer mehr zurück, da aufgrund des veränderten Reiseverhaltens für Urlaubsreisen mit der ganzen Familie meist der Pkw bevorzugt wurde. Alleinreisende waren eh nur mit einem Koffer und/oder einer kleinen Tasche als Handgepäck unterwegs, das im Zug mitgenommen werden konnte.
Immer weniger vorab aufgegebenes Gepäck bewog die Bahn schließlich Ende der 1980er-Jahre zur Aufgabe des Diens-

Ab den 1950er-Jahren waren Aktualitätenkinos in großen Bahnhöfen ganz groß in Mode. Unter dem Münchener Aki, so die Abkürzung für diese Kinoart, lagen die Schalter für Reisegepäck und Expressgut und waren in der 1960 fertiggestellten neuen Empfangshalle weithin sichtbar. Foto: Sammlung Brian Rampp

tes und zur Neunutzung der Räumlichkeiten als zusätzliche Ladenlokale oder als Fahrradstation. Der stattdessen eingeführte Gepäckabholservice hat sich jedoch nicht wirklich durchsetzen können.

Bahnhofskino

Seit den frühen 1950er-Jahren richtete die Deutsche Bundesbahn in vielen großen Hauptbahnhöfen die sogenannten Aktualitätenkinos, kurz „Aki“ genannt, ein, um ihren Reisenden den Aufenthalt auf angenehme Weise zu verkürzen. Den Anfang machte 1951 Frankfurt, gefolgt von Köln, München und Hannover. Hier bekam der Reisende für anfänglich 50 Pfennige in einer Dreiviertelstunde das Weltgeschehen im Spiegel der Wochenschauen präsentiert. Daneben wurden auch kurze Trick-, Sport- und jugendfreie Kulturfilme geboten. Damit der Reisende seinen Anschlusszug angesichts der Bildfülle nicht verpassen konnte, sorgten mit der Bahnhofsuhr gekoppelte Kinouhren stets für das richtige Zeitgefühl. Die Akis wurden von den Reisenden sehr schnell gut angenommen und leisteten damit einen wertvollen Beitrag zum Kundendienst der DB.

Daneben konnten sich besonders im Ruhrgebiet auch die „Balis“, die Bahnhofslichtspiele, behaupten, die zunächst in Essen und Gelsenkirchen, später unter anderem auch in Dortmund und Bochum eingerichtet wurden. Hier gab es für länger verwei-

Links unten: Werbung anno 1936: Eine große Stellwand informierte die Bahnkunden im Hauptbahnhof Leipzig über touristische Sonderfahrten der Reichsbahn. Foto: RBD Halle, Sammlung Brian Rampp

Rechts unten: Auf dem Weg zum Bahnsteig gab es früher auch in der DDR zahlreiche bunte Werbeschaufenster in den unterirdischen Bahnsteigzugängen. Foto: RBD Halle

Werbung

So wie in Weilheim (Obb.) sah es in den 1930er-Jahren in vielen kleinen Empfangsgebäuden aus: Zwei Fahrkartenschalter und ein öffentlicher Fernsprecher. Der Zeitschriftenkiosk war ebenfalls obligatorisch, weitere Geschäfte gab es meistens nicht. Foto: Sammlung Brian Rampp

Die Personenwaage im Bahnhof Eisenach war in den 1990er-Jahren noch ein Relikt aus alter Zeit, als es genau arbeitende Personenwaagen in den Haushalten noch nicht gab. Sie standen in fast allen Bahnhöfen und boten für wenig Geld an, das eigene Gewicht zu überprüfen. Foto: Wolfgang Clössner

lende Reisende (und nicht nur für diese) vollständige Unterhaltungsprogramme mit Wochenschau und Hauptfilm.
Mit Zunahme der privaten Fernsehgeräte in den bundesdeutschen Haushalten brach den Akis und Balis immer mehr Besucherandrang weg. Die Kinosäle wurden vielerorts entweder geschlossen oder verkamen zu Programmkinos von oft zweifelhaftem Ruf mit dementsprechendem Filmangebot.

Bahnhofsmission

Im laufe der Zeit entwickelten sich die Bahnhöfe, auch wenn die Bahn dies nicht gerne sah und sieht, zu beliebten Treffpunkten für Obdachlose und sozial schwache Leute. Für sie, aber auch andere Hilfsbedürftige wie Schwerbeschädigte, Alte, Kranke und allein reisende Kinder wurde die Bahnhofsmission zum beliebten, oft auch dringend nötigen Anlaufpunkt. Organisiert werden sie vom katholischen Caritas-Verband oder der evangelischen Inneren Mission. Die dort beschäftigten Boten der Nächstenliebe kümmern sich um das leibliche Wohl der Bedürftigen, haben stets ein offenes Ohr für Probleme, Sorgen und Nöte ihrer Schützlinge und sorgen ganz nebenbei noch dafür, dass hilfsbedürftige Reisende ihre Züge erreichen und in ihnen Platz nehmen können.

Ladenlokale

Bereits frühzeitig wurde der Bahnhof auch als profitabler Ort für über das einfache Bahnreisen hinausgehende kommerzielle Zwecke gesehen. Rasch siedelten sich in oder angrenzend an die Empfangshalle die für Bahnhöfe mittlerweile so typischen Ladenlokale und Verkaufsbuden an, an denen der Reisende

Der Blumenladen in der Bahnhofshalle Bautzen strahlte auch nach der Wiedervereinigung noch lange Zeit den typischen Charme der DDR aus. Foto: Wolfgang Clössner

vor oder nach seiner Fahrt noch schnell Zeitschriften, Tabakwaren, Blumen, Postkarten oder andere Andenken erstehen kann. Auch Bäckereien und Konditoreien erkannten schnell das Potential des Bahnhofs. In Konkurrenz zu festen Einrichtungen im Gebäude traten auf stark frequentierten Bahnhöfen fliegende Händler auf dem Bahnsteig auf, bei denen man Zeitschriften, Getränke und kleine Snacks direkt vom Zugabteilfenster aus erwerben konnte. Heute ist dies aufgrund der vollklimatisierten Wagen mit fest verschlossenen Fenstern nicht mehr möglich; die Bäckerei- oder Würstchenstände auf den Bahnsteigen sind jedoch geblieben, können allerdings nur noch von den hier ein- oder aussteigenden bzw. wartenden Bahnkunden genutzt werden.

Bei der Deutschen Bundesbahn bzw. DBAG gelten die früheren Gestaltungsgrundsätze von einer aufgeräumten, übersichtlich wirkenden Empfangshalle nicht mehr, seitdem Kaufen und Genießen in der Bahnhofshalle Vorrang vor den Funktionen für die Reise erhielten (Düsseldorf Hbf machte den Anfang). Der Begriff „Warenhaus mit Gleisanschluss“ ging damals um und machte die Veränderung deutlich. Nicht die Anlagen für die Abfertigung der Reisenden sind das Wichtigste für den Bahnhof, sondern dessen Vermarktung. Mit der ab 1994 von der DB eingeführten Stationsgebühr muss der Bahnhof durch Pacht oder Vermietung rentabel sein. Gelingt dies nicht und fehlte der politische Druck der Regionalpolitik, werden Gebäude geschlossen und verfallen oder werden auf dem freien Immobilienmarkt angeboten.

Wenn jedoch heute Handel und Dienstleistungen in einem Bahnhof zu üppig blühen, hat es der Reisende manchmal schwer, sich in der Empfangshalle zu orientieren und die für ihn relevanten Einrichtungen oder den Zugang zum Bahnsteig zu finden.

Oliver Strüber, Markus Tiedtke

Die Empfangshalle des 2001 in Freiburg fertiggestellten neuen Bahnhofsgebäudes erinnerte den Reisenden eher an eine Shoppingmeile als an einen traditionellen Bahnhof. Die Orientierung für den Bahnkunden fiel hier schwierig aus, da die eigentlichen Bahneinrichtungen nicht mehr im Mittelpunkt des Blickes standen. Daran hat sich auch 2016 nichts geändert. Foto: Markus Tiedtke

Der kleine Bahnhof Billerbeck wurde 2004 mit einem neuen Konzept wiedereröffnet: Service rund um den Reisenden mit persönlicher Ambiente Dank Café, Kiosk, Fahrkartenschalter und mehr. Die kleine Ausstellungshalle, integriert im ehemaligen Lokschuppen, sorgt für wechselnde und kostenlose Kunstausstellungen. Ein gelungenes Konzept der Stadt, in dem der Bahnreisende im Mittelpunkt steht, nicht der Kommerz. Foto: Markus Tiedtke

Der Querbahnsteig des Leipziger Hauptbahnhofs ist nach seiner mehrjährigen Umgestaltung ab 1997 zu einer mehrstöckigen Verkaufsmeile avanciert und so quasi zum „Kaufhaus mit Bahnanschluss“ geworden. Foto: Helmut Säuberlich

Imbiss oder Menü

Große Bandbreite und vielfältiges Angebot beim Essen

Eine Bahnhofswirtschaft gehörte ursprünglich zu fast jeder Station, obgleich in unterschiedlicher Ausstattung. Auch heute reicht deren Spektrum vom Luxusrestaurant bis zur Filiale von Imbissketten.

An längst vergangene Zeiten hochherrschaftlichen Reisens erinnert die heute historische Bahnhofsgaststätte im Bahnhof Köln-Deutz. Die Aufnahme entstand 1983. Foto: Helmut Säuberlich

In der Bahnhofsgaststätte in Bischofswerda/Sachsen arbeiteten am 9. April 1917 sogar Kinder als Aushilfskräfte, da die meisten erwachsenen Männer zu jener Zeit an den Fronten des 1. Weltkrieges im Einsatz waren. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

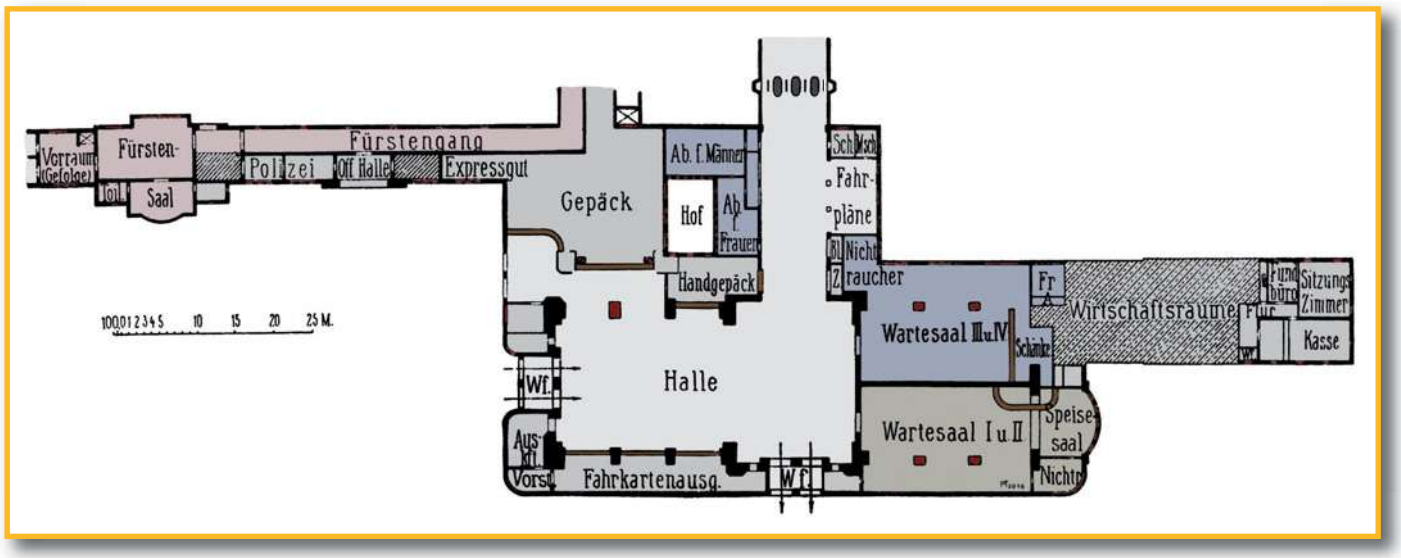
Es gibt sicher nur wenige Orte auf einem Bahnhof, mit denen der Reisende so viele unterschiedliche und teilweise sogar widersprüchliche Erinnerungen verbindet wie mit den Bahnhofsrestaurationen, sprich den Gaststätten im Empfangsgebäude.

Ihren Ursprung hatten die Bahnhofsgaststätten in den Wartesälen. Im Gegensatz zum Mutterland der Eisenbahn, Großbritannien, wandelten sich diese Räumlichkeiten durch das Anbieten von Speisen und Getränken recht bald. In der Frühzeit der Eisenbahnen, als Umsteigen noch Stunden dauern konnte und um die Mittagszeit zur Verpflegung der Reisenden sogar extra gehalten wurde, waren die Restaurationen notwendige Orte der Erholung und der Kommunikation. Und demjenigen, der seine Gäste vom Zug abholen wollte, verkürzten die Gaststätten bei einem Kännchen Kaffee, einem Glas Bier oder Wein die Wartezeit.

Entsprechend dem Publikum war dann auch die Ausstattung: Neben den so genannten Buffeträumen in der Nähe der Wartesäle der 3. und 4. Klasse existierten für die Reisenden der 2. und 1. Klasse großzügig angelegte und vor allem üppig mit Dekor ausgestattete Restaurants mit einer vielfältigen Speisekarte, zuvorkommende Bedienung eingeschlossen.

Nicht selten nahmen die Bahnhofsgaststätten neben der Eingangshalle den größten Raum des ganzen Empfangsgebäudes ein. So entwickelten sich die Bahnhofsgaststätten meist zu den beliebt-

Die große Hauptbahnhof-Gaststätte in Hof/Saale hatte zwar nur eine einfache Holzbestuhlung, die weißen Tischdecken und der imposante Deckenstuck zeugten aber von höheren Ansprüchen.
Foto: Wilhelm Tausche/ Archiv Wunschel



Im 1912 fertiggestellten Darmstädter Bahnhof schloss sich der Speisesaal direkt an den Wartesaal der 1. und 2. Klasse an. Der 3. und 4. Klasse spendierte man nur eine kleine, einfache Schänke für Getränke, da die Reisenden ihren Proviant selbst mitbrachten. Im linken Bahnhofsflügel befand sich der so genannte Fürstensaal, der auch einen separaten Zugang zum Bahnsteig hatte. Zeichnung: Markus Tiedtke

testen Restaurationen der Städte. Zu dieser Entwicklung trug neben dem persönlichen Engagement des Bahnhofswirts auch die besondere rechtliche Stellung der Bahnhofswirtschaften bei: Im Gegensatz zu allen ihren Pendants außerhalb der Bahnhöfe unterlagen sie nicht der Polizeistunde und dem Schankkonzessionszwang.

Der Andrang war in der Länderbahnzeit groß, da Speisewagen in Zügen zunächst unbekannt waren. Mit der Zunahme der Langläufe richtete man extra Verpflegungshalte ein, bei denen am Bahnsteig oder auch in den Restaurationen gespeist werden konnte. Vereinzelt hatten Reisende in den Zügen aber auch die Möglichkeit, über den Schaffner Proviantpakete vorzubestellen, die dann beim Halt auf dem nächstgrößeren Bahnhof ins Abteil gereicht wurden. Diese Reisekultur verschwand erst nach dem Aufkommen der Speisewagen im Zusammenhang mit der Einführung der D-Züge ab 1892. Als schließlich auch die Reisenden der 3. Klasse den Speisewagen nutzen durften, führte dies erneut zu Umsatzeinbußen bei den Bahnhofswirten.

Mit der spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmenden Rationalisierung und der Wandlung der Bahnhöfe zu Reisendenumschlagstationen gerieten die Bahnhofsgaststätten ins Hintertreffen. Dies geschah nicht zuletzt auch deswegen, weil das nun nüchternere Interieur der Stationen (zeitgemäße Architektur), mit zunehmender Zeit teilweise auch verlebt oder kriegsbedingt heruntergekommen und später nur unzureichend restauriert, nicht gerade zum Verweilen einlud. Die sich in der Folge dieser Entwicklung vor allem in Westdeutschland oft um die größeren Bahnhöfe ansiedelnden zwielichtigen Geschäfte förderten den Abwärtstrend zusätzlich.

Die finanziell Bessergestellten, Hauptkunden der Bahnhofsrestaurants, verließen mit Zunahme der Automobilität größtenteils die Bahn ganz und reisten fortan mit dem eigenen Auto. Nicht zuletzt an kleineren Vorortbahnhöfen oder Landstationen konnten sich vereinzelt noch die Bahnhofsgaststätten halten, weil sie in die Rolle der traditionellen Dorf- beziehungsweise Stadtteilkneipen schlüpften.

In der DDR verlief die Entwicklung dagegen in anderen Bahnen. Da sich zumindest nach der offiziellen Sichtweise

Eine sehr rustikale Atmosphäre mit einfachen Holzstühlen und -tischen herrschte 1964 in der Bahnhofswirtschaft des Bahnhofs Holzkirchen. Durch eine pendelnde Windfangtür ging es zum Zuge.
Foto: Sammlung Brian Rampp

Der Bahnhof Hagen-Haspe war Anfang September 1958 wenig einladend. Entsprechend wenig Reiz übte auch der Eingang zur Bahnhofsgaststätte aus. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

„die reisenden, allseits gebildeten Bürger“ auch entsprechend verpflegen können sollten und dies im Regelfall auch taten, stand die Mitropa als Betreiber der Bahnhofsgaststätten auf einer besseren Basis. Unterstützt wurde dies natürlich durch die staatlich subventionierte Preisgestaltung. Hinzu kam, dass etliche Einrichtungen auch die Verpflegung benachbarter Industriebetriebe übernommen hatten. Zudem wurden sie mit Ware besser versorgt als die umliegenden Geschäfte, was auch die Nichtreisenden zu einem Mittagessen für verhältnismäßig wenig Geld lockte.

Mangelndes Angebot und schlechter Kundenservice, auch im „real existierenden Sozialismus“ vorhanden, waren jedoch regelmäßig Gegenstand entsprechender Leserbriefe in der Tagespresse oder auch Bestandteil von Kabarettsendungen. Dies führte dann meistens dazu, dass die verantwortlichen Stellen für Abhilfe sorgten. Desweiteren entfernte man „störende Elemente“, also der Norm nicht entsprechend gekleidete und sich verhaltende Personen, aus den Bahnhöfen und Gaststätten recht konsequent. Diese Praxis wurde auch im Westen und wird heute noch von der DB angewandt und mit dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Reisenden begründet.

Ab 1990, also nach der deutschen Wiedervereinigung, begann auch im Osten im Rahmen der Neuausrichtung zur westlichen Marktwirtschaft hin der Niedergang der Bahnhofsgastronomie. Neue, vielfältigere Restaurants in den Städten sowie die zunehmende Arbeitslosigkeit entzogen den Bahnhöfen die

Das mondän eingerichtete neue Café im Düsseldorfer Hauptbahnhof aus dem Jahre 1958 ist ein typischer Vertreter für das moderne Stilempfinden jener Jahre. Foto: Helmut Säuberlich

Ein Verkaufsstand

Heiße Würste und Bier gab es 1955 beiderseits der Bahnsteigsperre des Münchner Hauptbahnhofs an einem kleinen Stand auf dem Bahnsteig zu kaufen. Foto: Wilhelm Tausche/ Archiv Wunschel

alte Kundschaft. Die gleichzeitig beginnende Verwahrlosung der Stationen, im Westen schon länger bekannt, hielt nun auch hier Einzug und verleidete den ausgiebigen Besuch am Bahnhof.
Dieser Trend sollte sich einige Jahre später wenden. Unter dem zunehmenden Vermarktungsdruck gegenüber anderen Verkehrsmitteln musste auch die Deutsche Bahn AG daran arbeiten, auch die Bahnhöfe für die Reisenden wieder attraktiver zu machen. Die Devise lautete:

Der Gaststätten-Service der Mitropa bot in der DDR für beinahe jeden Anlass die passende Lösung.
Foto: Theodor Horn

Sitzen im Freien

Die Bahnhofsgaststätte im Hauptbahnhof Eberswalde verfügte lange Zeit über eine ausgedehnte Garten-Terrasse und wurde auch von Nicht-Reisenden aufgesucht.
Foto: Sammlung Sebastian Koch

Bistro-Stühle und -Tischchen auf dem Bahnsteig, dazu ein paar Grünpflanzen – so wie in Falkenberg/Elster 1993 kann Bahnhofsgastronomie heutzutage aussehen. Foto: Ulrich Wehmeyer

Im Bahnhof Billerbeck bietet seit seiner Modernisierung 2004 ein kleines Bistro kalte und warme Getränke sowie kleine Imbissgerichte an. Das Angebot richtet sich nicht nur an den Reisenden. Im Hintergrund Ausstellungswände für Künstler. Foto: Markus Tiedtke

Das Bahnhofsgebäude muss mit einer möglichst hohen Rendite auch an andere Nutzer als die Bahn selbst vermietet werden. Neben den neuen Prestigeprojekten wie Berlin, Frankfurt oder Leipzig versucht sie auch an kleineren Stationen durch Ansiedlung von Bäckereien mit Imbiss oder von Restaurantketten die ursprüngliche Kommunikationsplattform Bahnhof wiederzubeleben. Im Rahmen moderner Event-Gastronomie kommt dabei manch altes Bahnhofsrestaurant wieder zu neuer Blüte.

Uwe Oswald, Markus Tiedtke

Die Filialen von Fastfood-Ketten sind heute an vielen Bahnhöfen die einzige Möglichkeit für warmes Essen. Foto: Uwe Oswald

Der Vorplatz

Lenkung der Verkehrsströme auf der Straßenseite eines Bahnhofs

Nach dem Bau eines Bahnhofs wurde dessen zur Straße hin gewandter Vorplatz schnell zur Nahtstelle des Verkehrs. Die Gestaltung dieses Platzes war und ist für einen reibungslosen Verkehrsablauf auf der Straße deshalb genauso wichtig wie die Gleisanlagen selbst. Der Vorplatz hat jedoch im Laufe der Zeit sein Gesicht deutlich verändert.

Weiträumig und unverbaut war der Vorplatz des ersten Potsdamer Bahnhofs in Berlin in den 1840er-Jahren. Kutschen und Wagen konnten zwanglos vorfahren. Stich: Sammlung Oliver Strüber

Rechts: Der Bahnhof Bergedorf liegt an der Hauptstrecke Hamburg – Berlin und war ein Haltepunkt auch schneller Züge. Die Bahnhofszufahrt zweigt von der Hauptstraße seitlich zum Empfangsgebäude hin ab. Für den geringen Automobilverkehr ist die Straßendimensionierung für die späten 1930er-Jahre immer noch ausreichend. H0-Anlage nach Vorbild: Bergedorfer Eisenbahnfreunde

Als wichtigster Verkehrsknotenpunkt zwischen Bahn und örtlichem Verkehr gilt der Bahnhofsvorplatz. Er hat mehrere Aufgaben zu erfüllen: Zum einen dient er als freie Fläche innerhalb des bebauten Raums, der die Front des Bahnhofsgebäudes gut zur Wirkung bringen soll, dabei auch selbst eine gute Figur machen soll, zum anderen regelt er durch seine Flächenaufteilung und -gestaltung den anfallenden Verkehr, das sind der normale Straßenverkehr, die öffentlichen Verkehrsmittel, die Taxen, der Liefer- und Postverkehr sowie die Fußgänger. Je größer der Bahnhof, desto wichtiger ist die Raumaufteilung, denn Fußgänger und Straßenfahrzeuge auf gleichem Niveau bedeuten ein erhöhtes Unfallrisiko.

WARTESAAL

JUGEND
BERLINER KINDL BRAUEREI

Am Seitenflügel des Berliner Anhalter-Bahnhofs warten um 1930 auf einem großen Platz ohne große Unterteilungen die Taxen, einige Busse und die nur noch wenigen Droschken gemeinsam auf ankommende Reisende. Parkflächenunterteilungen gibt es nicht.
H0-Anlage nach Vorbild: Rüdiger Schacht

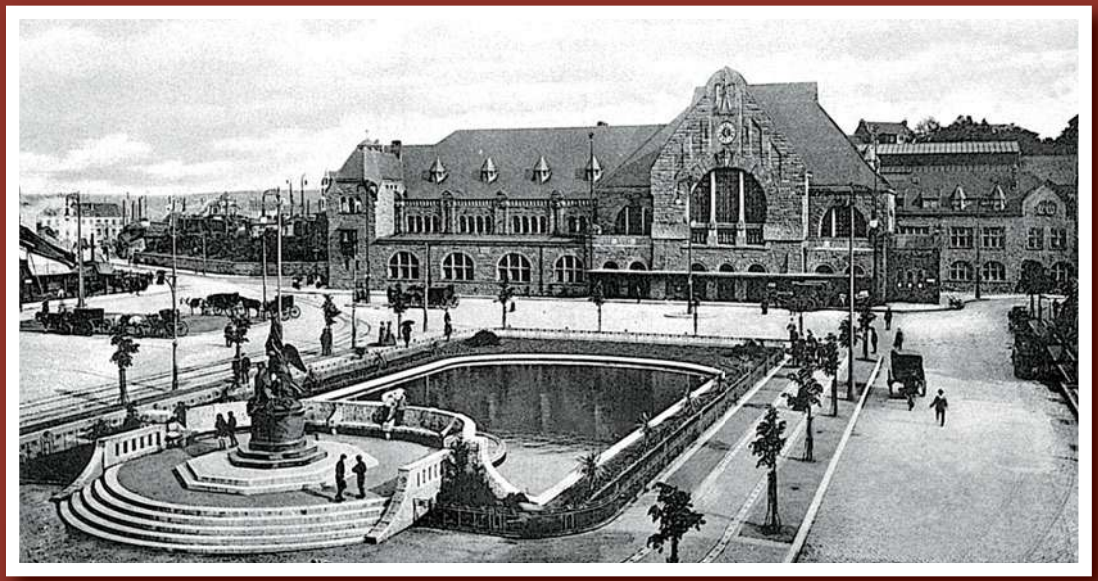
Der Vorplatz vom ersten Hauptbahnhof Hannover glich 1863 mit Grüninseln und weiträumigen Zufahrtswegen einem Schlossvorplatz. Die Fahrbahndecke bedeckte, wie damals üblich, Splitt.
Stich: Sammlung Markus Tiedtke

Der Bahnhofsvorplatz war seit Anbeginn des Eisenbahnzeitalters auch der zentrale Treffpunkt der Reisenden. Hier trafen sie ein, um anschließend mit dem Zug auf die „große Reise“ zu gehen, die mal länger, mal kürzer ausfallen konnte. Zugleich war der Bahnhofsvorplatz aber auch der Ort, an dem die neuesten Nachrichten ausgetauscht werden konnten. Im Zeitalter weit vor der allgemeinen Informationsflut oder der Telekommunikation nutzten viele die willkommene Gelegenheit, von den soeben angekommenen Reisenden die aktuellen Neuigkeiten aus der nächsten größeren Stadt oder gar der weiten Welt zu erfahren.

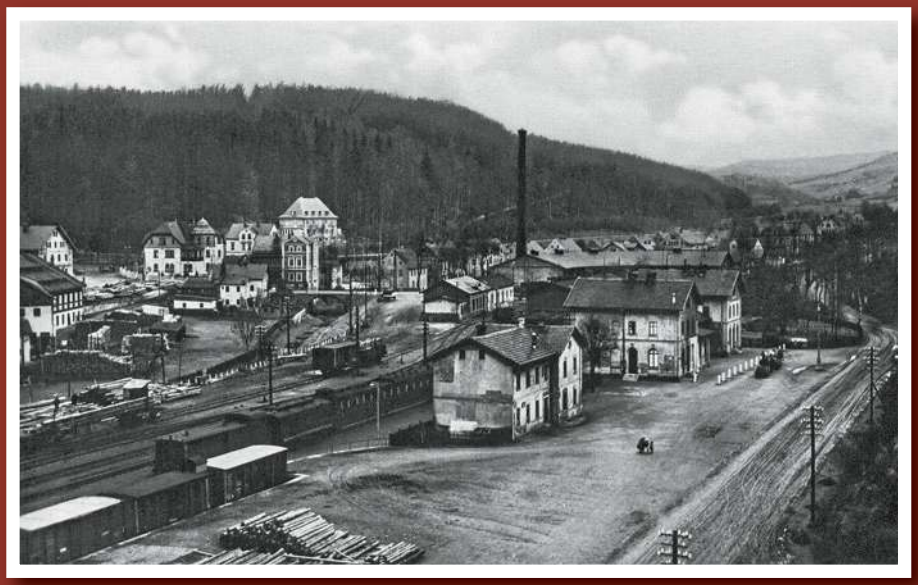
Hier fuhren die Reicheren am Beginn ihrer Eisenbahnreise vor, zunächst mit Kutsche oder Pferdefuhrwerk, später mit der Kraftdroschke oder dem eigenen Automobil. Wer sich solchen Luxus nicht leisten konnte, ging zu Fuß oder griff ab der Mitte des 19. Jahrhunderts in größeren Ansiedlungen verstärkt auf die öffentlichen Verkehrsmittel zurück, die bald vor dem Bahnhof hielten: Zunächst rollten hier die Pferdestraßenbahn oder der Pferdeomnibus, die beide später, etwa ab der Wende zum 20. Jahrhundert, nach und nach durch elektrische Straßenbahnen und motorisierte Omnibusse abgelöst wurden.

Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters, in den 1840er- und frühen 1850er-Jahren entstanden die meisten Bahnhöfe noch draußen vor den Toren der rasch wachsenden Städte und Ortschaften. Teilweise waren sie aus streckenplanerischen und bautechnischen Gründen auch ziemlich weit von den bestehenden Gebäuden der Ansiedlung entfernt. Die Anlage einer entsprechenden, oftmals baumbestandenen Zufahrtstraße sowie die Schaffung einer großen Freifläche für die ankommenden Reisenden und ihr Gepäck gehörte somit von Anfang an zur Planung eines Bahnhofes.

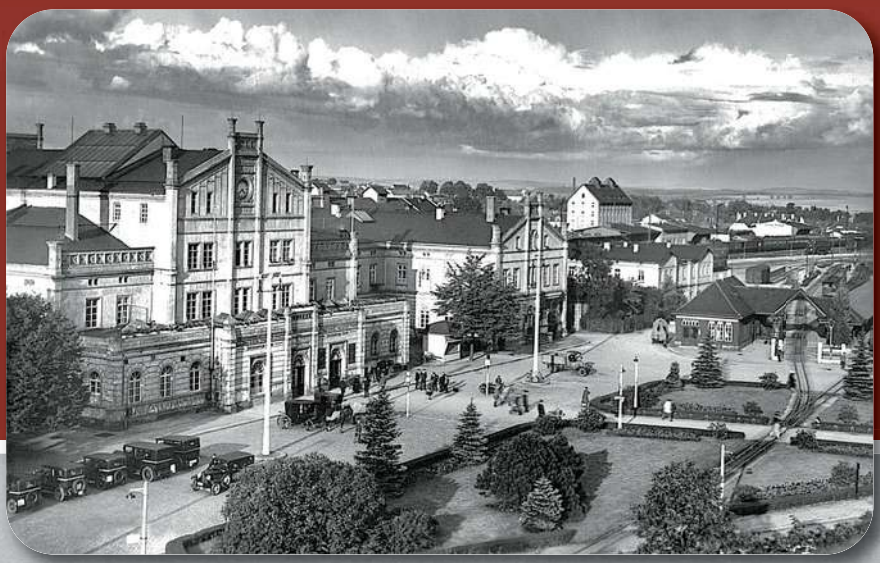
Einfache Haltepunkte und kleine Bahnhöfe, die im ländlichem Raum lagen, erreichte man früher durch eine meist gepflasterte Zufahrt, die von der Landstraße abzweigte. Sie führte zu einem Platz, der groß genug war, damit Kutschen und später Autos vor dem Gebäude wenden konnten. Oft erhielt der Wendeplatz in der Mitte eine begrünte Insel. Ein Bürgersteig als separaten Weg für Fußgänger gab es nicht. Parkplätze waren nicht vorgesehen, dafür legte man die Zufahrt so breit aus, dass Fahrzeuge am Wegesrand halten konnten. Seitlich vom Bahnhofseingang wurde eine Bushaltestelle platziert; sie konnte aber auch



Einen geradezu parkähnlichen Eindruck hinterließ der Aachener Bahnhofsvorplatz um 1910. Zentral vor dem Empfangsgebäude befand sich als bestimmendes raumbildendes Element ein großes Wasserbecken mit Denkmal und rundherum gruppierten kleinen Parkbäumchen.
Postkarte: Sammlung Oliver Strüber



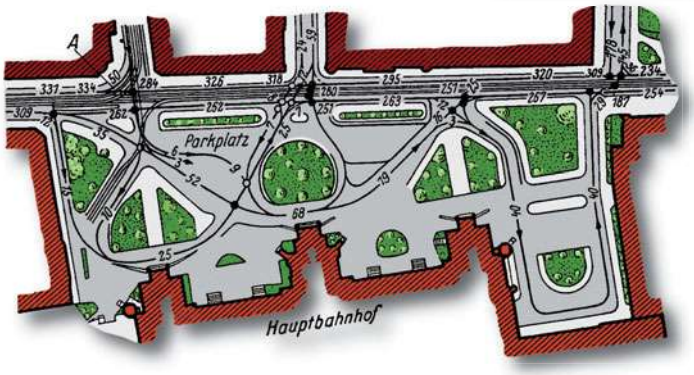
Blick auf den Bahnhof Bienenmühle im Erzgebirge mit seinem einfachen Bahnhofsvorplatz, der genauso wie die Straße um 1910 nur mit Splitt befestigt war. Die Laderampe für den existenziell wichtigen Holzumschlag nahm großen Platz in Anspruch. Postkarte: Sammlung Andreas Knipping



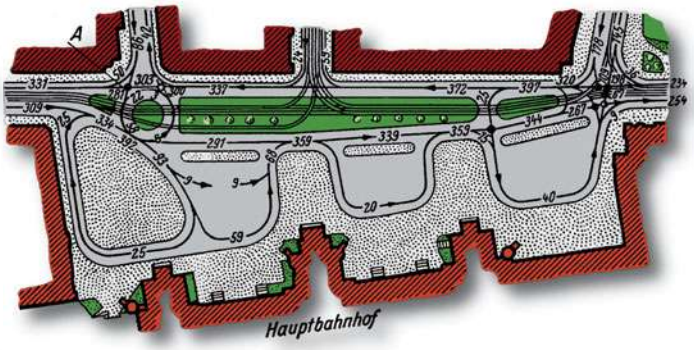
Noch in den späten 1920er-Jahren teilten sich Pferde- und Kraftdroschken in Zittau das Geschäft mit den Bahnreisenden. Mitten durch die ausgedehnte davor liegende Grünanlage verliefen die Gleise der Schmalspurbahn aus dem rechts liegenden Kleinbahnhof. Foto: Sammlung Oliver Strüber

Auf dem riesigen, kaum gestalteten Bahnhofsvorplatz von Garmisch-Partenkirchen haben um 1918 gut ein Dutzend Pferdekutschen und zwei Automobile Aufstellung genommen. Ganz links stellt die Postkutsche die dortige Brief- und Paketbeförderung sicher. Foto: Sammlung Brian Rampp

Ohne nennenswerte Verkehrsleitsysteme für den Autoverkehr präsentierte sich der neu gestaltete Vorplatz des Hbf Karlsruhe in den 1920er-Jahren. Die Straße war damals ohnehin mit Autos wenig belebt. Man beachte die breiten Bürgersteige und die direkte Vorfahrt vor die Empfangshalle über die Straßenbahngleise. Foto: Sammlung Thomas Wunschel



Der Vorplatz des Bf Breslau war ursprünglich wie ein kleiner Park mit Verkehrswegen angelegt. Bürgersteige waren kaum vorhanden, man musste über die Zufahrtswege zur Straßenbahn laufen. Mit zunehmendem Straßenverkehr wurde der Vorplatz unübersichtlich und unfallträchtig.



Erst ein kompletter Umbau mit neuen Verkehrsströmen für Taxen, Busse und Autovorfahrmöglichkeiten sorgte ab Mitte der 1930er-Jahre für einen übersichtlichen Verkehrsstrom am Breslauer Bahnhof mit gut überschaubaren Verkehrskreuzungen und großzügigem Fußgängerbereich.

Zahlhöhe = Höhe der Verkehrsunfallgefahr im Straßenverkehr. Zeichnungen (2): Markus Tiedtke

abseits liegen. Häufig rundeten Alleebäume und Büsche optisch das Bild der ländlichen Bahnhofszufahrt ab.

In Kleinstädten und bei den großen Bahnhöfen erhielt der Bahnhofsvorplatz einen größeren Raum, denn er übernahm eine repräsentative Aufgabe: Für ankommende Reisende war und ist er der erste Kontakt zum Zielort, und der soll sich von seiner besten Seite zeigen. Für Abreisende wiederum offenbart sich so die Schönheit der Bahnhofsfassade rund um den Haupteingang.

Da die meisten Bahnhöfe aus Platzgründen vor den Toren der oft noch mittelalterlich geprägten und damit engen Städte errichtet wurden, hatte man auch genügend Raum für einen großen Vorplatz. In der Regel führte eine kleine Chaussee von der Stadt zum Bahnhof, die profan Bahnhofsstraße hieß, und endete auf einem weitläufigen Platz, den sich Kutschen und Fußgänger gleichermaßen teil-

Wie in Karlsruhe hatte man auch in Düsseldorf den neuen Bahnhofsvorplatz mit Stadtstraßen und Straßenbahngleisen nach der Fertigstellung des neuen Bahnhofsgebäudes in den 1920er-Jahren durch flächige Pflasterung in Teilbereiche mit Taxiständen und Autoparkplätzen unterteilt. Auf Grünflächen wurde auch hier verzichtet. Foto: Sammlung Helmut Säuberlich

Der Ausgang des Bahnhofs Greiz, hier in den 1930er-Jahren, endete direkt an der Straße des Vorplatzes. Die Treppen waren für Reisende mit Gepäck eher beschwerlich. Beachtenswert sind die Büsche und Bäume vor der damaligen Gebäudefassade.
Foto: Sammlung Andreas Knipping

ten. Natürlich lag es nahe, den Platz hübsch zu gestalten. Man gab ihm eine parkähnliche Struktur mit großen Grünflächen, um die herum Fußgänger und Straßenfahrzeuge geleitet wurden. Der Platz erhielt großzügige Laufflächen für Fußgänger, die durch niedrige Bordsteine von dem Fahrweg abgegrenzt wurden. Die Kutschen konnten bis zum Haupteingang vorfahren. Seitlich der Front stand genügend Raum zum Abstellen von Kutschen und für wartende Mietdroschken zur Verfügung. Eckige Grundflächen vermied man, Kanten wurden abgerundet. Meistens standen Bäume auf den Grüninseln, zur Kaiserzeit auch öfters Denkmäler. Häufig sorgten Kioske für Erfrischungen und Zeitungen. Litfaßsäulen und Anschlagwände sorgten für die Versorgung der Bevölkerung mit wichtigen Nachrichten und später Werbung. Öffentliche Bedürfnisanstalten sorgten in erster Linie für die Erleichterung der Reisenden.
Im Mittelpunkt der Bahnhofsplanung stand der repräsentativ-ästhetische Charakter des Bahnhofvorplatzes, der dem ge-

Der Vorplatz des Münchener Hauptbahnhofs war 1938 ganz auf die Bedürfnisse des damaligen Autoverkehrs zugeschnitten. Statt Grünanlagen gab es mehrere Parkreihen zum Aufstellen von Privatwagen auf der rechten Platzseite und für Taxen auf der linken Seite. Die Fußgänger liefen ohne zusätzliche Sicherung von der Straßenbahn über die Straße zum Bahnhofsvorplatz, heute undenkbar. Foto: Steidl/BD München, Sammlung Andreas Knipping

Der bei der Architektur in den 1920er- und 1930er-Jahren angewandte Baustil der Moderne setzte sich auch bei der Gestaltung der Vorplätze fort: In Hohenstein (Ostpr.) bilden Bahnhof, Vorplatz und angrenzende Bebauung ein gemeinsames Ensemble.
Foto: Bildarchiv des RVM, Sammlung Oliver Strüber

rade eingetroffenen Reisenden einen ersten positiven Eindruck von seinem Reiseziel vermitteln soll. Insofern nahm dessen Gestaltung meist Rücksicht und Bezug auf die bereits bestehende städtebauliche Substanz, wenn er nicht andererseits diese selbst in ihrer Gestaltung beeinflusst hatte.

In einem Landbahnhof können selbst in der Epoche II die Straßenverhältnisse auf dem Vorplatz kompakt ausfallen. Eine gemeinsame Fahrbahn für Auto, Bus und Fußgänger genügt.
H0-Anlage: Ulrich Meyer

Der Grundgedanke aller Architekten und Städteplaner war es stets, ein architektonisch stimmiges und optisch ansprechendes Gesamtensemble aus Bahnhofsgebäude, Bahnhofsvorplatz und umliegender Wohnbebauung zu schaffen. Nur in den seltensten Fällen konnte dies jedoch kompromisslos umgesetzt werden.
Mit dem rasanten Wachstum der Städte ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden die Bahnhöfe rundum bebaut. Oft war das neue Bahnhofsumfeld die erste Adresse für namhafte Hotels und Geschäfte. Der aufkommende städtische Nahverkehr verlangte eine neue Platzaufteilung, die bei Bahnhofsneubauten gleich mit berücksichtigt wurde. Breite Fußgängerzonen führten vom Haupteingang zu den Haltestellen von Bussen und Straßenbahnen. Während die Straßenbahnen auf Höhe des Bahnhofseingangs eigene Fußgängerinseln im Haltebereich inmitten der Straße erhielten, lenkte man die Busse bis vor das Gebäude. Mit Zunahme des Straßenverkehrs ab den 1920er-Jahren wurden die Vorplätze nach und nach erneut neu gestaltet; ihr parkähnliches Aussehen ging zugunsten einer nun übersichtlichen Verkehrsführung verloren.

Mit der Zunahme des öffentlichen Nahverkehrs in Form von Straßenbahn- oder Omnibuslinien sowie mit dem Anwachsen des Individualverkehrs änderten sich um die Wende des 19. zum 20. Jahrhundert die Grundvoraussetzungen für die Anlage beziehungsweise die Umgestaltung der Bahnhofsvorplätze. Nicht mehr die Schaffung einer schönen, „den Geist beflügelnden und optisch ansprechenden“ Grünanlage war um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert die vorrangige städtebauliche Prämisse, sondern der möglichst reibungslose und zeitsparende Übergang von einem Verkehrsmittel zum anderen.

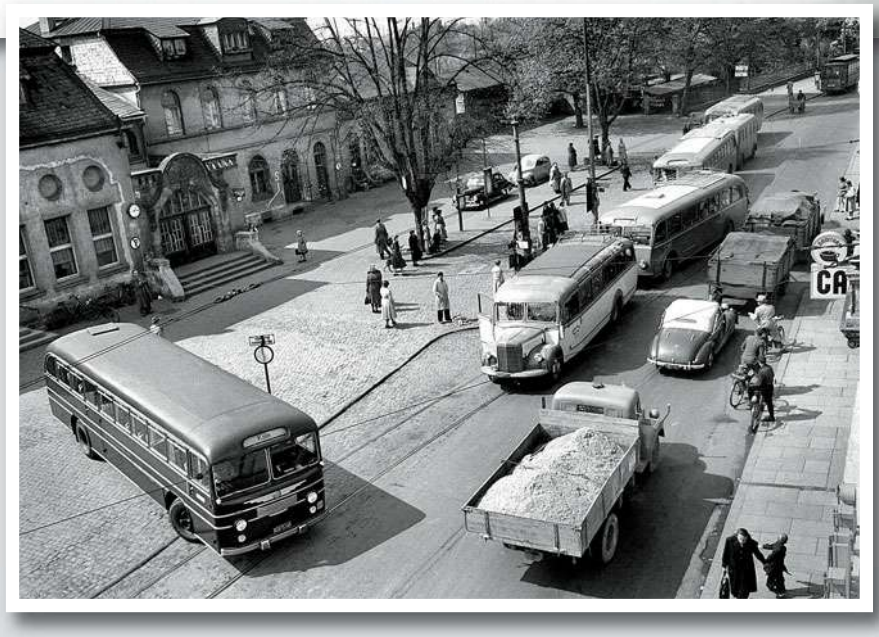
Autoverkehr

Nachdem die Parksituation vor dem Empfangsgebäude zunächst vielerorts sehr freizügig behandelt wurde, sorgten spätestens ab Mitte der 1930er-Jahre markierte Parkflächen und abgegrenzte Bereiche für deutlich mehr Ordnung. Zum Teil galten für sie bereits Höchstparkzeiten, auf deren Einhaltung das Auge des Gesetzes mal mehr, mal weniger streng bedacht war. Die Zufahrt zum Parkplatz für Kurzzeitparker erfolgte separat von der Stadtstraße her. Die Parkplätze lagen meist am Rande des Bahnhofsvorplatzes, denn der Fußgängerbereich und die Taxistände hatten im Bereich des Haupteingangs Vorrang.
Bereiche zum Vorfahren eines Autos zum kurzen Be- und Entladen waren vielerorts nicht vorgesehen; man ging davon aus, dass man begleite oder Zugreisende vom Bahnhof abhole. Auch heute müssen sich Autofahrer, die nur einen Fahrgast absetzen wollen, oft im Bereich der

Die Bahnhofsgaststätte im Bahnhof Bergedorf hat auf dem Vorplatz einen Ausschank im Freien, in dem auch Nichtreisende und Straßenpassanten ohne Bahnsteig- oder Fahrkarte Platz nehmen können.

Vom Taxistand gelangt man am Vorplatz des Bahnhofs Bergedorf sofort zum Hausbahnsteig. Kiosk und Bahnsteigsperre mit Kontrollhäuschen runden die vorbildorientierte Szenerie der späten 1930er-Jahre ab.
H0-Anlage nach Vorbild (2): Bergedorfer Eisenbahnfreunde

Am Bahnhof München Ost gab es auch 1958 keine separaten Bushaltebuchten; die wartenden Bahnbusse reihten sich vor dem Bahnhofseingang beidseitig hintereinander auf.
Foto: Sammlung Brian Rampp



Auf engsten Raum zusammengedrängt sind hier Taxiaufstellplatz, Bus- und Straßenbahnhaltestelle. Zu Beginn der 1950er-Jahre pulsierte der Busverkehr vor dem Bahnhof mittlerweile so sehr, dass es zu Engpässen kam.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Parkplatzzufahrt einen Halteplatz suchen.

Etwa zur selben Zeit wurde der Bahnhofsplatz bei neu angelegten oder grundlegend umgestalteten städtischen Bahnhofsanlagen durch gesonderte Einbauten neu strukturiert. Der durch Bordsteine erhöhte Bürgersteig grenzte nun den Fahrraum der Automobile ein und sorgte für klare Vorplatzstrukturen; der Verkehrsfluss konnte so in neue Bahnen gelenkt und sicherer werden.

Bei kleineren Bahnhofsanlagen fielen diese Bereiche natürlich deutlich bescheidener aus. Hier reichte oftmals schon ein mehr oder weniger breiter Bürgersteig vor dem Gebäude, der beispielsweise im Bereich der Zugangstreppe zur Empfangshalle nach vorne in den Straßenraum herausgezogen war. Auf diese Weise entstanden gleichzeitig auch Aufstellplätze für Taxis, Busse sowie für die Vorfahrt mit dem Privat-Pkw.

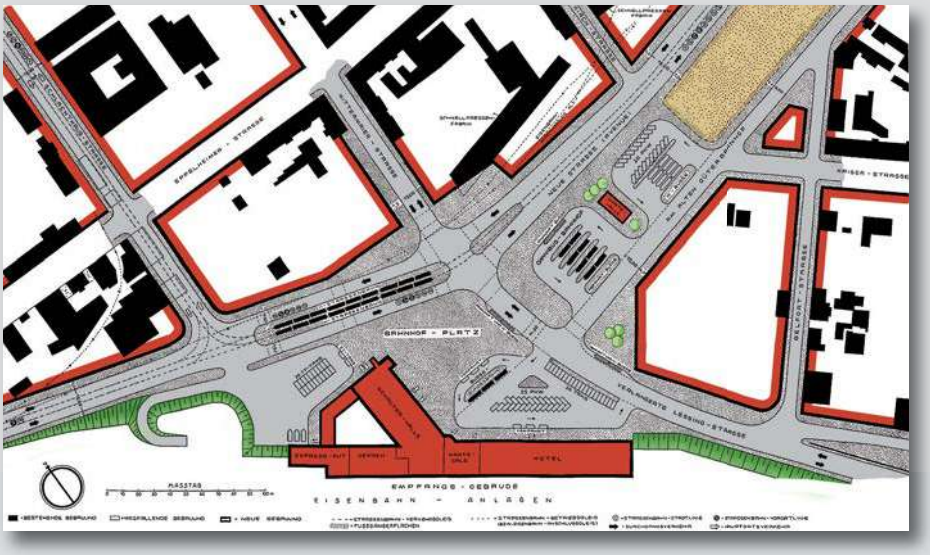
Die kleineren Bahnhöfe kommen bis heute vielfach ganz ohne solche Einrichtungen aus; hier genügt die einfache Bahnhofszu- oder -vorfahrt samt angegliedertem Buswendeplatz.

Straßenbahnanschluss

Direkt vom Empfangsgebäude verlaufen breite Fußwege über Fußgängerübergänge zur Straßenbahnhaltestelle auf der vorbeiführenden Straße. Das Kopfmachen mancher Straßenbahnlinien direkt vor dem Bahnhofsgebäude im Bereich der Zufahrt schaffte man ab der 1920er-Jahren bei einer Platzneugestaltung ab.

Der Busbahnhof am Bahnhof Bingen hat 1950 vor dem Eingang kaum Platz. Daher lag der Busbahnhof seitlich angeordnet. Hier fanden sich auch wartende Privatwagen ein. Eine Insel trennt den Platz von der Straße ab.
Foto: Sammlung Markus Tiedtke

Heute führen in vielen größeren Städten meistens Fußgängerunterführungen zu den im Untergrund liegenden S- oder U-Bahnhöfen.



Auf dem 1952 neu gestalteten Bahnhofsvorplatz in Heidelberg sieht man deutlich die Trennung von Straßenbahn, Bushaltestellen, Taxiständen und normalen Pkw-Parkplätzen. Die Laufflächen für Fußgänger sind als Platzstrukturgeber klar angeordnet und sorgen für breite Gehwege. Auch die Straßenführung entspricht den damals Neusten Bedingungen. Zeichnung: Markus Tiedtke

Bushaltestelle

Für die zahlreichen Buslinien errichtete man eigene Haltebereiche, die von den fußläufigen Reisenden bequem erreicht werden sollten. Aus Platzgründen lagen sie jedoch nicht direkt vor dem Haupteingang, sondern meistens seitlich des Bahnhofsgebäudes. Dadurch ergaben sich zum Teil weite Fußwege bis zum Bus. Größere Städte hatten gleich mehrere Bushaltestellen mit eigenen Wartesteigen. Damals wie auch heute legt man Wert darauf, dass diese befahrenen Flächen nur für Busse zugelassen sind; Autos oder Taxen haben ihre eigenen Zufahrten.

Taxistand

Statt öffentlicher Verkehrsmittel ziehen viele Bahnreisende bei der Weiterfahrt zu ihrem Ziel das Taxi vor, insbesondere Ortsfremde und Geschäftsreisende. Im 19. Jahrhundert standen Pferdedroschken

Am neugebauten Empfangsgebäude Köln Hbf der Nachkriegszeit war Ende der 1950er-Jahre rechts ein für die damalige Zeit ausreichend dimensionierter Taxistand. Der großzügige Fußgängervorplatz hat links nur ein kleines Rondell als Zufahrt für Privatwagen. Das gibt es noch heute. Ansonsten überdeckt eine zum Dom ansteigende Treppe die heutige Straße. Die Straßenbahn verkehrt untertage, was zu einem noch größeren Vorplatz geführt hat.
Foto: Sammlung Brian Rampp

Vor dem Südflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs reihten sich die Bushaltestellen nach damals modernsten Gesichtspunkten kammförmig auf. Markante Betondächer überspannten die Wartebereiche der Busreisenden. Den alten Baumbestand ließ man beim Umbau dieses Platzes stehen.
Foto: Schäffer/DB, Sammlung Sebastian Koch

quasi als Taxi auf dem Bahnhofsvorplatz, die mit gemütlichem Tempo ihre Reise begannen, so dass ihre Vorbeifahrt von Fußgängern rechtzeitig erkannt werden konnte. Auf dem Bahnhofsvorplatz wies man ihnen häufig einen eigenen, meist großzügigen Warteplatz nahe des Haupt- oder großen Seiteneingangs zu, der bequem von den Fußgängern erreicht werden konnte. Allerdings wurde er auch von Passanten gerne überquert, denn bekanntlich sucht sich ein Fußgänger stets den kürzesten Weg zum Ziel.

Und auch für das immer beliebter werdende Kraftdroschkengewerbe als Nachfolger der Pferdedroschken, die freilich bis in die 1920er-Jahre hinein immer noch zum gewohnten Bild vor den Empfangsgebäuden zählten, wurde Freiraum bereitgehalten, auf dem die Chauffeure mit ihren Fahrzeugen in langen Reihen neben- oder hintereinander auf ihre Fahrgäste warteten. Mit zunehmendem Erscheinen motorisierter Taxen war eine klare Straßenführung notwendig. Seitlich vom Haupteingang erhielten die Taxen einen eigenen Parkplatz, der bewusst abseits des üblichen Passantenstroms vom Haupteingang zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln lag.

Großzügige Neuplanung nach 1945

Die immensen Kriegszerstörungen in vielen deutschen Städten erforderten nach 1945 den schnellstmöglichen Wiederaufbau der in Schutt und Asche gelegten Bahnhofsbauten. Die meist großräumige Zerstörung auch der angrenzenden Wohnbebauung bot zugleich gänzlich neue städtebauliche Möglichkeiten, die vorzugsweise der verkehrsgerechten Ausgestaltung der Bahnhofsvorplätze zugute kamen. Hier konnte zudem auf die mittlerweile bewährten Erkenntnisse aus den 1930er-Jahren zurückgegriffen werden.

Als oberstes Prinzip galt auch in den 1950er-Jahren die Verkehrssicherheit und damit einhergehend die räumliche Aufteilung des Bahnhofsvorplatzes in abgetrennte Zonen für den Fußgänger- und den Straßenverkehr. Großzügige, möglichst nahe an das Empfangsgebäude anschließende Platzflächen sollten dem ankommenden Reisenden dabei als Orientierungs-, Sammlungs- und Beruhigungsflächen dienen. Auf eine möglichst attraktive Gestaltung unter Beachtung der Lichtführung auch bei Nacht sollte

Der Bahnhofsvorplatz in Mönchengladbach war nach 1950 gemäß den modernen Verkehrsströmen neu gestaltet worden und hatte an zwei verschiedenen Stellen zahlreiche Bushaltestellen für städtische Busse und Überlandlinien der Bahn und Post. Der Parkraum mit Parkuhren war ebenfalls neu. Der Zugang zum Bahnhof konnte von den Bushaltestellen auch über einen Treppenabgang erfolgen. Foto: Sammlung Sebastian Koch

In Zwickau herrschte 1958 reger Berufsverkehr. Die Taxen warteten vor dem Gebäude, die Schleife der Straßenbahn war etwas weiter davon entfernt. Mit einer Gehsteig-Aufpflasterung wurden Verkehrs- von Ruhezonen getrennt. Diese Anordnung aus der Vorkriegszeit genügte lange Zeit in der DDR mit ihrem geringen Individualverkehr. Foto: Gotthard Paul

zudem bereits in der Planungsphase größter Wert gelegt werden. Die lange Zeit verpönten Grünflächen vor dem Bahnhof wurden vielerorts in Ost und West wieder zu zentralen Elementen der Bahnhofsvorfeldgestaltung auserkoren und mit dekorativen Brunnen, Denkmälern, beleuchteten Schaukästen und Sitzmöglichkeiten betont. Für die Reisenden war der Vorplatz nun nicht mehr nur Ort des Ankommens und Abfahrens, sondern auch ein kleines Stückchen Naherholung im tristen und hektischen Alltagsbetrieb. Für die Straßenbahnen und den Omnibusverkehr richtete man in jenen Jahren, wo dies räumlich möglich war, oftmals Sammelhaltestellen in Straßenseitenlage ein, zu denen die Reisenden gefahrlos ohne Überqueren einer verkehrsreichen Straße gelangen konnten. Bei in Mittellage verkehrenden Straßenbahnlinien sorgten markierte Übergänge in Form von Zebrastreifen oder Ampelanlagen für den sicheren Weg auf die Haltestelleninseln. Diese waren so bemessen, dass der Reisende mit Gepäck und Pendler zusammen problemlos Platz finden konnten. Vielerorts entstanden auch seitlich vor oder neben dem Bahnhofsgebäude große Busbahnhöfe, wo Linien enden und neu beginnen konnten.

In Markkleeberg waren alle wichtigen Elemente eines kleinstädtischen Bahnhofsvorplatzes vereint: Verkaufskiosk, Telefonzelle, Ruhebänke und Blumenpflanzungen. Zur Straße hin wurde der Bereich durch Geländer begrenzt. Der Vorplatz von 1985 entsprach in seiner Grundform der Zeit vor dem 2. Weltkrieg. Foto: Rbd Halle

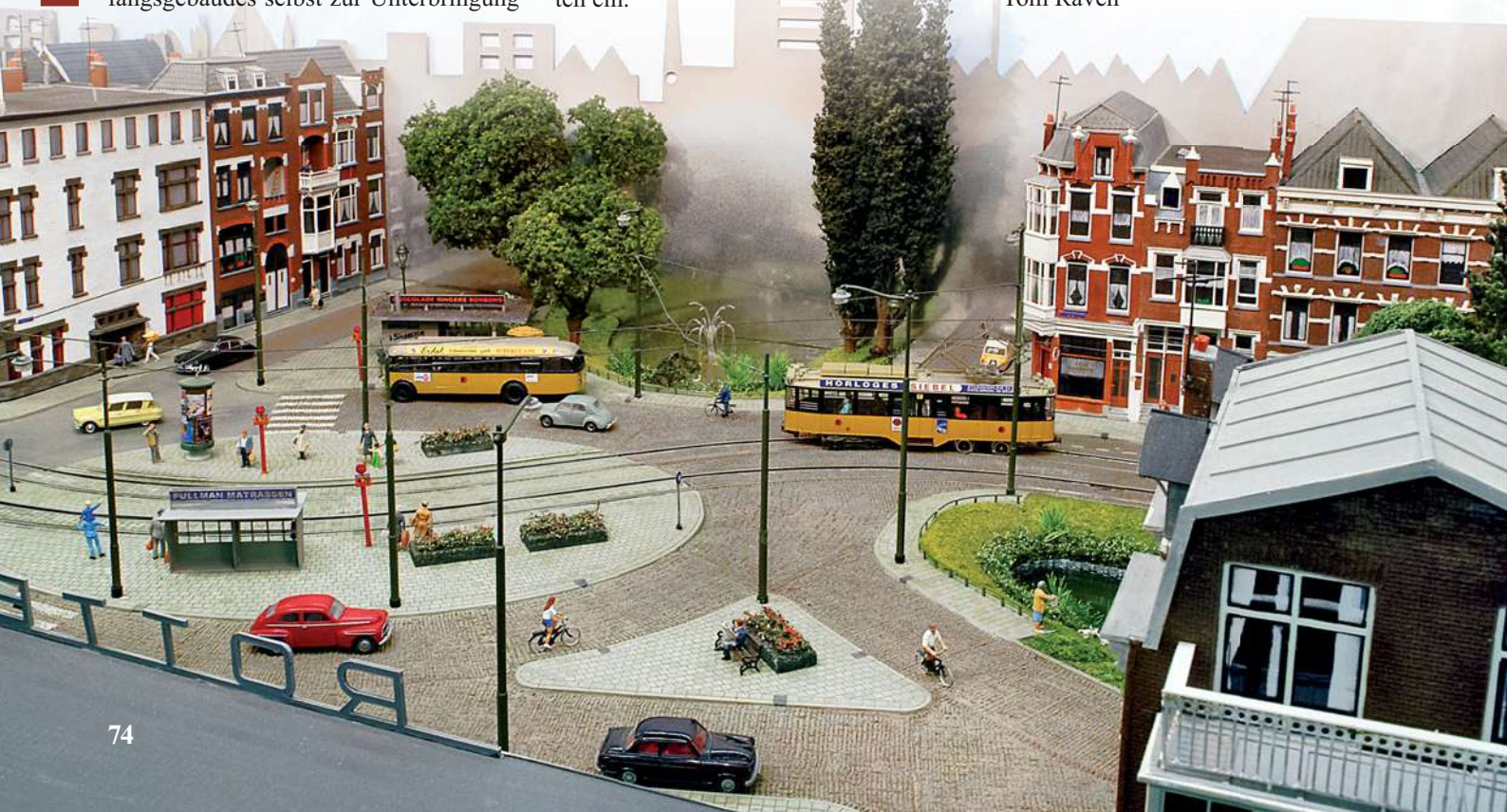
Als aus heutiger Sicht nicht gerade ideal zu bezeichnen ist der Verlauf der vielbefahrenen Hauptstraße direkt vor dem nach dem Krieg neu errichteten Dortmunder Hbf. Reisende, die in die Innenstadt wollen, müssen sie am ampelgesicherten Überweg überqueren. Der Busbahnhof liegt dagegen auf der anderen Bahnhofsseite und die Straßenbahn kreuzt den Bahnhof heute unterirdisch. Foto: Michael Hubrich

Großzügige Verkehrslösungen wurden auch für den so genannten Andienungsverkehr verlangt: Die Vorfahrten für Personenwagen und Taxis sollten möglichst nahe an die Schalterhalle oder an gegebenenfalls im Bahnhofsgebäude untergebrachte Restaurations- und Hotelräume herangeführt werden, damit deren Fahrgäste möglichst kurze Wege zurücklegen konnten. Zudem sollten die Wege zu den Fahrzeugen zweckmäßigerweise überdacht sein, um den Reisenden bei schlechtem Wetter den bestmöglichen Schutz zu gewähren. Gleichzeitig wurden für Kurzparker auch großzügig bemessene Parkflächen eingerichtet, die im Regelfall mit Parkuhren versehen waren. Für größere Bahnhöfe wurden zu Beginn der 1950er-Jahre 25 bis 40 Pkw-Einstellplätze als ausreichend angesehen – eine Größenordnung, die sich schon bald im Zuge des westdeutschen Wirtschaftswunders als bei weitem nicht ausreichend erweisen sollte. Für den sich immer stärker ausbreitenden Individualverkehr entstanden daher schon bald Parkhäuser in Bahnhofsnähe, die oftmals aus Platzgründen unterirdisch angelegt werden mussten. In anderen Fällen, so beim Neubau des Münchener Hauptbahnhofs Ende der 1950er-Jahre, wurden Teile des Empfangsgebäudes selbst zur Unterbringung der Pkw der Reisenden umgebaut (hier waren es die oberen Etagen). Ähnliches geschah in den 1990er-Jahren in Leipzig, wo ein Teil des Gleisbereichs der Bahnhofshalle bei der grundlegenden Modernisierung zu Parkflächen umgestaltet wurde. Die Vergrößerung der Park-, Taxi- und Busplätze auf dem Bahnhofsvorplatz ging auf Kosten der ursprünglich parkähnlichen Vorplatzstrukturen. Auf Bäume und Rasenflächen verzichtete man nun, stattdessen wurden die vom Verkehr ungenutzten Flächen für den Fußgänger großzügig zugepflastert. Dadurch sparte man die sonst notwendigen Gärtnerarbeiten ein.

Der Landbahnhof in Heiligengrabe in der Prignitz besaß im Mai 2000 noch die um die Wende zum 20. Jahrhundert für kleine Landbahnhöfe übliche Vorplatzgestaltung ohne bauliche Besonderheiten. Der teilgepflasterte Platz reicht gerade zum Wenden eines Busses. Foto: Sebastian Koch

Kombination Fernverkehr – Nahverkehr

Während der 1960er-Jahre nahm der Straßenverkehr in den Großstädten immer mehr zu; das bisher halbwegs einvernehmliche Miteinander von Individualverkehr und Straßenbahnen auf dem



Klar gegliedert ist der Bahnhofsvorplatz in Rotterdam durch seinen Kreisverkehr. Ohne regelnde Hilfsmittel fand man sich im noch zaghaften Verkehr der frühen 1960er-Jahre zurecht. H0-Anlage nach Vorbild: Tom Raven

Der gesamte Platz vor dem Bahnhof des Ostseebades Heringsdorf zeigt sich im September 2002 ebenso wie das Empfangsgebäude frisch restauriert. Vor der Haltestelle gibt es eine eigene, optisch abweichend gepflasterte Busspur. Foto: Sebastian Koch

Bus und Bahn an einem Bahnsteig, einen besseren Umsteigekomfort gibt es für den Reisenden wie in Oerlinghausen im März 2008 nicht. Der Busverkehr ist ganz auf den Zugverkehr abgestimmt und wartet auch bei geringen Zugverspätungen. Foto: Sammlung Markus Tiedtke

Bahnhofsvorplatz nahm teilweise chaotische Formen an. Neue Wege zur flüssigen Verkehrsabwicklung mussten ersonnen werden und wurden schließlich ab Ende der 1960er-Jahre in vielen Städten mit der Verlagerung des Eisenbahn-Nahverkehrs unter die Erde beschritten. Die neuangelegten U-Bahnen haben ihre Haltestellen direkt unterhalb des Bahnhofs, von wo aus die Reisenden mit Rolltreppen und Treppenaufgängen direkt in die Bahnhofsempfangshalle gelangen können. In München wurde Anfang der 1970er-Jahre auch eine neue S-Bahn-Linie mit Halt unter dem Hauptbahnhof eingerichtet. Ebenfalls unter die Erde gingen die Städteplaner, um die Reisenden von der Empfangshalle sicher auf die andere

Der Vorplatz des Hauptbahnhofs Halle war lange Zeit nach der Wiedervereinigung Deutschlands keine Schönheit. Die Teerfläche vor dem Inselbahnhofsgebäude und zwischen seinen Durchgangsgleisen beanspruchten 2004 zahlreiche parkende Autos. Heute ist er mit etwas Grün und weniger Parkraum optisch etwas gefälliger. Foto: Grunwald

Auf der freien Fläche der nicht mehr benötigten Freiladestraße am stillgelegten Güterschuppen finden sich die zahlreichen Pkw der Berufspendler ein. Der gesamte Bahnhof ist in die Jahre gekommen und wartet auf eine gründliche Modernisierung. Diese Szene spiegelt das Schicksal vieler Bahnhöfe um die Jahrtausendwende wider.

Eine ausreichende Anzahl an Fahrradständern und Autoparkfläche für die Pendler gehört heute zu einem modernen Haltepunkt mit S-Bahn- oder Nahverkehrsanschluss in die nahegelegene Großstadt.

Straßenseite zu bringen: Zum Teil entstanden großzügige unterirdische Passagen mit Ladengeschäften.

Bis heute hat sich an der grundsätzlichen Ausgestaltung der Bahnhofsvorplätze nichts Wesentliches geändert. In einigen Städten wurde der Bahnhofsvorplatz in den frühen 1980er-Jahren in die verkehrsberuhigte Zone des Einkaufsviertels („autofreie Stadt“) mit einbezogen. Als Ausgleich wurden dann andere Möglichkeiten für die Zufahrt zum Bahnhof geschaffen, meist unterirdisch oder von der Rückseite des Bahnhofs her.

Damit der Individualverkehr erst gar nicht in die Städte rollen soll, errichtet man heute große Parkflächen oder Parkhäuser an S-Bahn-Haltestellen, die oft am Stadtrand liegen und so dimensioniert sind, dass sie auch die vielen Autos der mit der Bahn in die Stadt fahrenden Berufspendler aufnehmen können. Sie sind kostenlos zu benutzen und der Laufweg zu den Bahnsteigen hält sich in Grenzen. Damit gewinnt der Nahverkehr gleichzeitig eine größere Bedeutung. In den Städten hingegen sollen die zum Teil wucherhaften Parkplatzgebühren die Autofahrer abhalten, selbst bis zum Bahnhof zu fahren. Im Gegensatz zu Flughäfen, wo es auch bezahlbare Langzeitparkplätze für Autos gibt, ist dieses niemals für einen Bahnhof in Erwägung gezogen worden, immer ging und geht man davon aus, dass der Reisende mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder Taxen zum Bahnhof oder nach Hause fährt.

Modellumsetzung

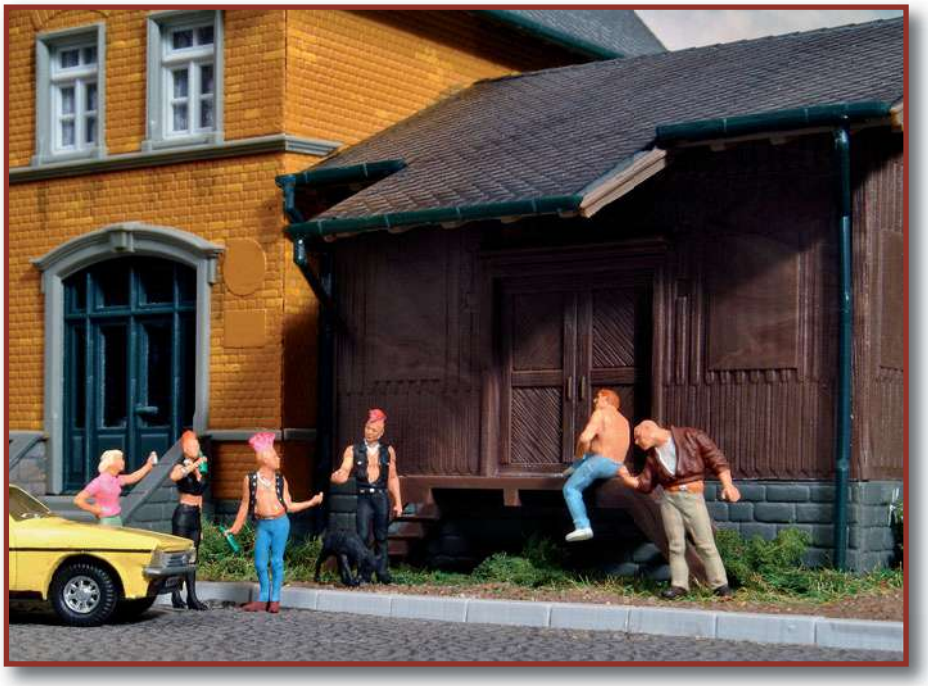
Die modellgemäße Umsetzung eines Bahnhofsvorplatzes richtet sich natürlich immer nach den räumlichen Möglichkeiten, die die heimische Modellbahn bietet. Dennoch sollte man auch bei beengten Verhältnissen auf eine möglichst großzügige Gestaltung gerade dieses Bereiches achten. Auf vielen Modellbahnanlagen bekommt der Bahnhofsvorplatz jedoch wenig Raum. Oft beginnt sofort die mit-

telalterliche Stadt, was aber beim Vorbild so nicht vorkam. Statt dessen gehören Häuser ab Ende des 19. Jahrhunderts an diesen Ort.

Je nach gewählter Epoche und Standort sollte man den Vorplatz mit viel Grün oder großzügiger Bepflasterung ausstatten. Auf wartende Busse direkt vor dem Haupteingang sollte möglichst genauso verzichtet werden wie auf eine direkt am Eingang vorbeiführende Stadtstraße, beides waren eher Ausnahmen. Für Fahrräder sorgt man inzwischen auch für genügend Abstellraum. Münster und Freiburg als die Fahrradstädte Deutschlands schlechthin sind dafür typische Beispiele.

Die zahlreichen Abbildungen verschiedener Bahnhofsvorplätze in Vorbild und Modell mögen als Anregung zur eigenen, epochengerechten Platzgestaltung dienen.

Oliver Strüber, Markus Tiedtke



Stillgelegte Bahnhofsgebäude locken eine besondere Sorte von Jugendlichen an, die sich in dem maroden Charme wohlfühlen.

In der Epoche VI spielt der Nahverkehr mit Bahn und Bus wieder eine zunehmende Rolle. Die Bushaltestelle direkt am Bahnhof ist mit einem modernen Wartehäuschen ausgestattet und der Bahnsteig auf Triebwagenniveau angehoben.
H0-Module (4): Sebastian Koch; alle Modellfotos (10): Markus Tiedtke

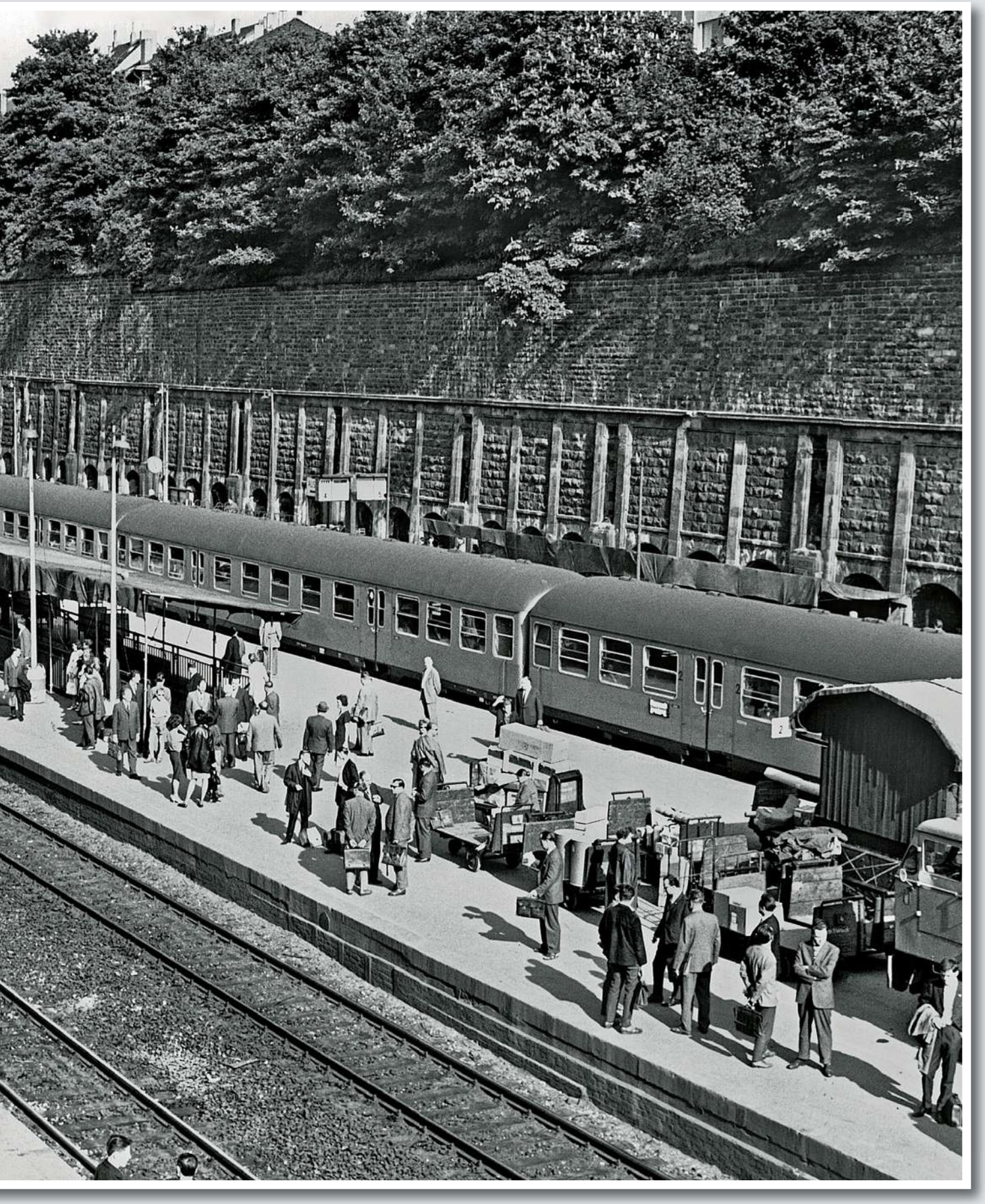
Plattformen zum Einsteigen

Anordnung von Bahnsteigen

Bahnsteige sind eng mit der Art des Bahnhofs oder des Haltepunkts verbunden. Ihre Lage und Ausführung fallen daher unterschiedlich aus. Zudem haben sie sich im Laufe der Zeit immer mehr den Sicherheitsanforderungen angepasst, was den Einstieg in einen Personenzug deutlich verbessert hat.

Ein Bahnhof besteht nicht nur aus dem Empfangsgebäude allein, auch ein klar definierter Bereich zum Besteigen der Züge ist erforderlich, der so genannte Bahnsteig. Er führt den Reisenden seitlich direkt bis an die Wagen heran, damit man bequem ein- und aussteigen kann. Auf dem Bahnsteig befinden sich Informationstafeln mit Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge, Hinweisschilder mit Angaben über Fahrtrichtung, Reihung und Bahnsteigabschnitte, an denen sich der Reisende orientieren kann, um zu sehen, wo der Wagen mit seinem vorreservierten Platz hält oder ob er im richtigen Bereich der zu erwartenden Wagenklassen steht.

1963 verfügte Wuppertal-Elberfeld noch nicht wieder über eine Bahnsteigüberdachung. Die Detailfülle auf dem Hausbahnsteig links und den beiden Mittelbahnsteigen mit unterirdischem Treppenzugang lädt zum Nachbau im Modell ein.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

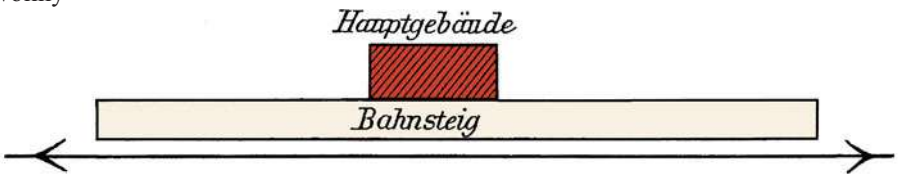


Auf Modellanlagen meistens nicht anzutreffen, aber beim Vorbild lange auf Nebenbahnen beibehalten: Der flache Bahnsteig wie hier in Schmalzgrube in Juni 1979 mit einfahrender 99 1568-7, dessen Niveauhöhe nur der der Gleisprofilhöhe entsprach. Foto: Burkhard Wollny

Bahnsteigarten

Bahnsteige unterscheidet man nach ihrer Lage zum Empfangsgebäude. Liegt er der Länge nach direkt am Hauptgebäude, spricht man bei Durchgangsbahnhöfen von einem Hauptbahnsteig, treffender auch Hausbahnsteig genannt. Liegt ein weiterer Bahnsteig zwischen dem Gleis am Hauptbahnsteig und einem Gegengleis, ist aber nur für das zweite Gleis als Ein- und Ausstieghilfe gedacht, so heißt er Zwischenbahnsteig. Ein Mittelbahnsteig liegt zwar auch zwischen zwei Gleisen, doch hier kann man zu beiden Gleisseiten ein- und aussteigen. Ein Außen- bzw. Seitenbahnsteig befindet sich seitlich außerhalb der durchgehenden Hauptgleise und bedient nur das äußere Bahngleis.

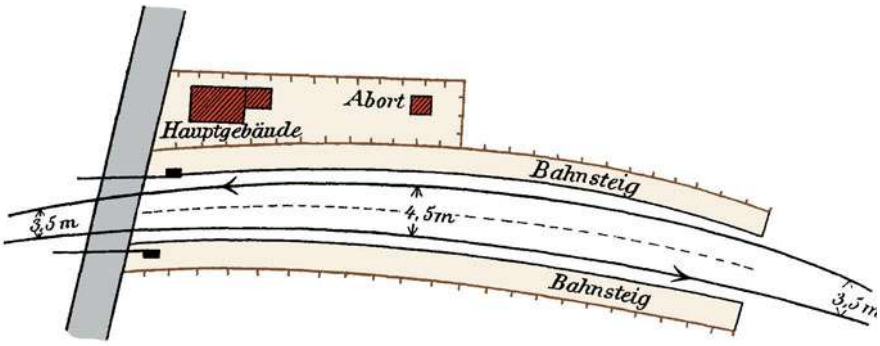
Keilbahnsteige liegen zusammen mit dem Empfangsgebäude in einem Zwickel zweier zusammenlaufender Hauptbahnen, während der Inselbahnsteig



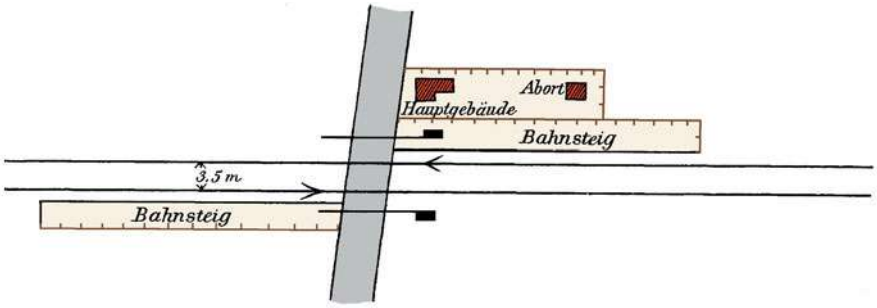
Eine eingleisige Bahnstrecke kommt mit nur einem Bahnsteig aus. Oft reicht auch ein kleines Empfangsgebäude. Zeichnungen (3): Markus Tiedtke

Die kleine Bahnstation Altschweier der Bühler Talbahn besaß im Sommer 1956 einen primitiven, offen zugänglichen Bahnsteig mit kleinem Empfangsgebäude mit integriertem Güterschuppen.
H0-Segmentanlage nach Vorbild: Kurt Nesselhauf

zusammen mit dem Empfangsgebäude von den Gleisen inselartig umschlossen wird und in der Regel über eine Unterführung erreicht wird.
In einem Kopfbahnhof führt der Weg aus der Empfangshalle zum Kopf- oder Querbahnsteig, von dem aus sich im rechten Winkel die Zungenbahnsteige wie Mittelbahnsteige zwischen zwei Gleise schieben. Der Begriff Seitenbahnsteig für die beiden äußeren für jeweils nur ein Gleis bleibt.



Die beiden Zeichnungen zeigen verschiedene Beispiele, wie Außenbahnsteige an einer zweigleisigen Bahnstrecke über die Straße erreicht werden können.



Bahnsteiglängen

Die Länge eines Bahnsteiges wird festgelegt nach der größten Länge des auf der Strecke regelmäßig verkehrenden Personenzuges. Somit sind Bahnsteige auf einer Nebenbahnstrecke deutlich kürzer und im Modell kann man als Faustmaß eine V 100 mit drei 26,4 m langen Personenwagen ansetzen, das entspricht einem Zug der Epoche II mit Lok und fünf bis sechs kurzen Personenwagen, das sind beim Vorbild pro Wagenachse 4 bis 4,5 m. Bei größeren Bahnhöfen beträgt die Länge eines Bahnsteiges zwischen 150 m und 350 m. Hat ein Großstadtbahnhof wie Köln Hbf kaum Platz in der Breitenausdehnung, verdoppelt er deshalb die Länge und hat Bahnsteige, an denen gleich zwei regionale Züge mit etwas Sicherheitsabstand hintereinander bequem halten können.

Bahnsteigbreiten

Die Nutzbreite beim Haupt- bzw. Hausbahnsteig lag bei mindestens 7,5 m und fällt in Bahnhöfen mit starkem Reiseverkehr sogar noch breiter aus. Hatte der Bahnsteig eine Bahnsteigsperre, was ab1890 deutschlandweit bis weit in die Epoche IV üblich war, ging die Durchgangsbreite am Bahnsteig um das Maß der Sperre verloren oder der Bahnhof erhielt bei einem Neubau angepasste Bahnsteige. Bei Zwischenbahnsteigen beträgt der Gleismittenabstand bei stark befahrenen Hauptbahnen mindestens 6 m, auf schwach befahrenen dagegen 4,7 m und auf Nebenbahnen begnügt man sich mit 4,5 m.
Für Mittelbahnsteige gilt ein Mittenabstand von mindestens 9 m, bei starkem Reiseverkehr sogar breiter. Der Außenbahnsteig soll bei einer großen Anzahl täglicher Reisenden nicht unter 3 m breit sein, kann an beiden Bahnsteigenden aber auch schmaler ausfallen.
Die Breite der Querbahnsteige in einem Kopfbahnhof sowie die Keil- und Inselbahnsteige sind örtlich unterschiedlich, während die Zungenbahnsteige einen Gleismittenabstand von 9 bis 11 m verlangen.

Der Zugang zum Mittelbahnsteig erfolgt auf dieser sächsischen Schmalspurstrecke im Bahnhof Steinbach über den Straßenübergang. Bahnsteigsperren gibt es nicht, kontrolliert wird im Zug. H0e-Anlage nach Vorbild: Dieter von der Aue

Zwei verschiedene Ausführungen von Außenbahnsteigen besaß 1976 der Haltepunkt Steinen. Am Bahnsteig steht ein ET 85. Foto: Burkhard Wollny

Der Bahnsteig im Haltepunkt Bodolz war ein nur aufgeworfener Sand-Kieshügel ohne gerade Abschlusskante zum Gleis hin. Das Überqueren der Gleise verhinderte ein Zaun. Foto: Sammlung Brian Rampp

Das Bahnsteigende in Kempten-Hegge machte im Mai 1961 nicht gerade den gepflegtesten Eindruck und lässt im Modell eigene Verkrautungen zu. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Bahnsteighöhen

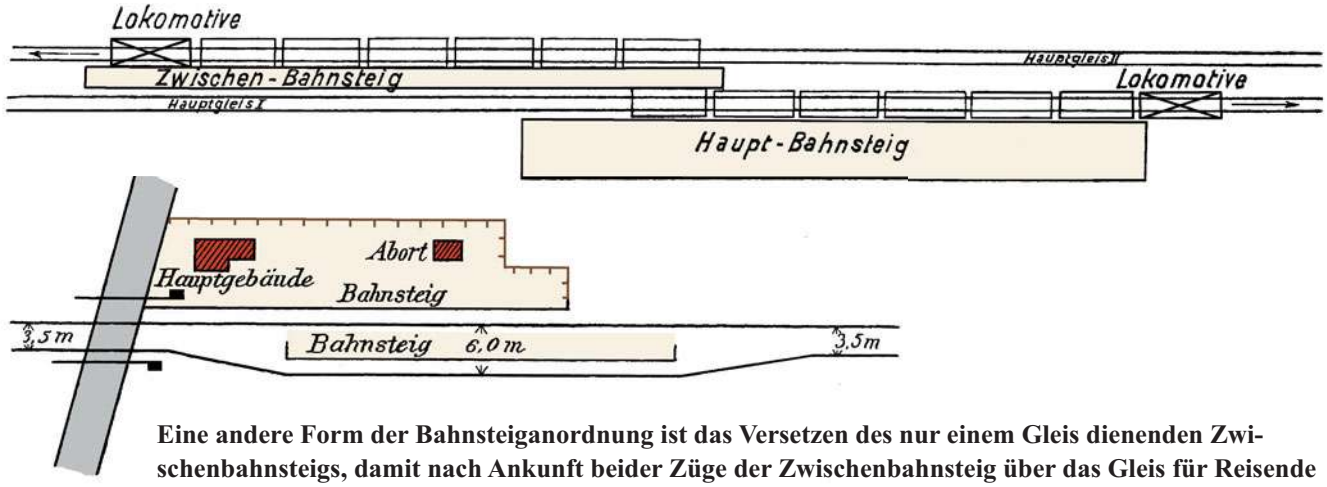
Die Höhe der Bahnsteige variiert stark und liegt an der Entwicklung der Eisenbahn. In der Epoche I begnügte man sich lange Zeit mit einer Höhe von 38 cm und darunter, ja sogar ebeneerdige Bahnsteige auf dem Niveau der Schienenoberkante waren vor allem auf zahlreichen Neben- und Schmalspurbahnen anzutreffen. Dafür reichten die Tritte der Personenwagen entsprechend weit hinab, das Hochsteigen war man ja von der Personenkutsche her gewohnt.

Doch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stieg die Höhe an, das Maß von 38 cm galt nun als Mindestmaß, empfohlen wurde die Höhe von 76 cm über Schienenoberkante, wie bei der Berliner Wannseebahn früh umgesetzt, oder sogar 1m.

In Bahnhöfen mit mehreren Bahnsteigen, die nur durch Betreten der Gleise erreicht werden konnten, blieben die Bahnsteige weiterhin niedrig, außer man senkte die Bahnsteige an den Übergangsstellen ab, was aber aus Kostengründen bei Sekundärbahnen in der Regel unterblieb.

Weit fortschrittlicher aus heutiger Sicht war man in Großbritannien bei der Londoner-U-Bahn, da betrug die Höhe um 1900 bereits 1,1 m, so dass man auf dem selben Höhenniveau wie die Wagenböden einsteigen konnte, lästiges Stufensteigen entfiel.

Heute ist es allgemein üblich, dass die Bahnsteige weitgehend auf Wagenbodenniveau liegen, was aber flächendeckend in Deutschland erst ab der Epoche V umgesetzt wird. Selbst Nostalgiebahnen haben heute höhere Bahnsteige zum bequemen Aus- und Einstieg. Der Fahrgastwechsel im Berufsverkehr geht in Zügen an höhengleichen Bahnsteigen deutlich rascher und beherbergt weniger Unfallgefahren durch Fehltritte.



Eine andere Form der Bahnsteiganordnung ist das Versetzen des nur einem Gleis dienenden Zwischenbahnsteigs, damit nach Ankunft beider Züge der Zwischenbahnsteig über das Gleis für Reisende dennoch erreichbar bleibt. Diese Anordnung kann auch auf einer eingleisigen Strecke erfolgen, wenn der Bahnhof für die Züge als Streckenbegegnung ausgelegt ist. Zeichnungen (2): Markus Tiedtke

Bahnsteigkanten

Die Kanten der Bahnsteige müssen außerhalb des Fahrzeug-Lichtraumprofils bleiben und haben einen Abstand von der Gleismitte zur Kante bei niedrigen Bahnsteigen von 1,5 m und bei höheren einen Abstand von 1,65 m. Sie unterliegen einer enormen Abnutzung und sind deshalb aus besonders hartem Material wie Platten aus Hartgestein, Mauerwerk aus Eisenklinkern oder oft Beton.

Höhere Bahnsteige waren oft aus Ziegeln gemauert und mit Randsteinen abgedeckt. Bei niedrigen reichten Steinblöcke, die auch gleichzeitig die Oberfläche der Kanten waren. In kleinen Stationen verbaute man meistens eine Befestigung mit alten Schienen, Bohlen oder alten Bahnschwellen, auch nahm man die unverwüstlichen eisernen Langschwellen. Alle waren an eingegrabenen Pfosten befestigt. Auf einfachen Haltepunkten genügte bereits eine einfache Aufschüttung mit Kies ohne Abstützung zum Gleis hin. Auf der Oberfläche stampfte man lehmhaltigen Kies fest, der eine solide, nicht staubige Abdeckung ergab.

Das Empfangsgebäude in Mimmenhausen nahe Bodensee hatte keinen eigenen Hausbahnsteig, da das Güterwagengleis davor lag. Dafür hatten die drei Personengleise jeweils einen eigenen Zwischenbahnsteig.

Unten links: Sehr schön erkennt man im Bahnhof Marktschorgast die schräge Anschüttung des recht niedrigen Zwischenbahnsteigs und die einseitige Befestigung mit Abstützsteinen. An den Bahnsteigen standen 1972 die 01 202 und VT 95 1972. Fotos: Archiv der Eisenbahnstiftung (2)

Unten rechts: Zwischen allen Gleisen im Bahnhof Alexisbad liegen jeweils Zwischenbahnsteige, die fußläufig über die Gleise erreichbar sind. Die Aufnahme mit 99 6001 entstand im Oktober 1994. Foto: Carsten Petersen

Bei Bahnhöfen für den Vorortverkehr kann aus Kostengründen auf einen Hausbahnsteig verzichtet werden, wenn ein einziger mittlerer Bahnsteig ausreicht. Dann führt wie hier in Dortmund-Boevinghausen zum Beispiel eine Fussgängerbrücke zum Bahnsteig. H0-Anlage nach Vorbild: Modellbahnwelt Odenwald in Fürth

Auch nicht überdachte Bahnsteige erhielten in der Regel selbst auf größeren Bahnhöfen eine Kiesabdeckung. Erst bei späteren Modernisierungen mit Anhebung der Bahnsteighöhe wurden sie gepflastert oder erhielten eine Asphaltdecke.

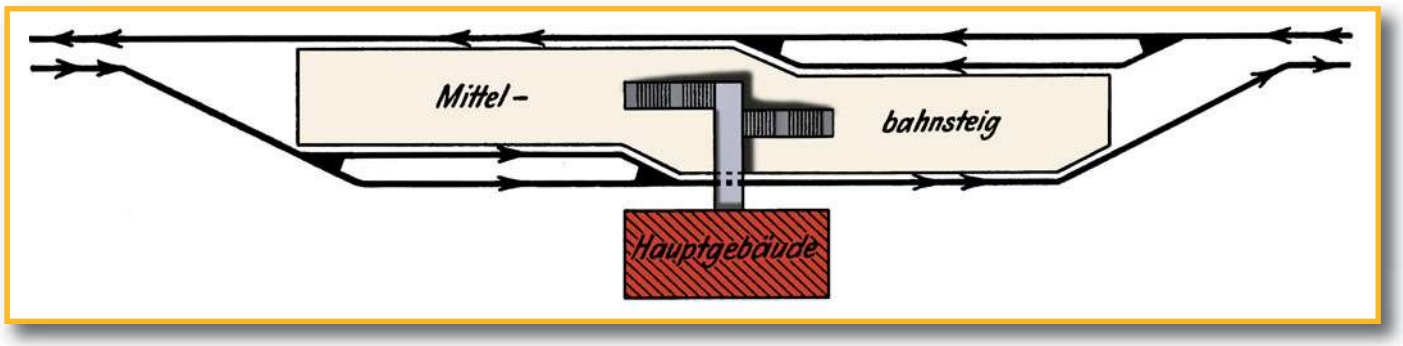
Überdachte Bahnsteige versiegelte man früher mit Mosaik-Pflaster, Tonfliesen, Asphaltplatten, Zementestrich oder einer geschlossenen Asphaltdecke. Auch eine Teilpflasterung im Einstiegsbereich unüberdachter Bahnsteige war möglich. Heute verwendet man bei allen Bahnsteigen Betonpflastersteine oder -platten und markiert den Sogbereich als Gefahrenzone bei ein- bzw. durchfahrenden Zügen durch einen hellen Streifen auf der Oberfläche, der etwa 80 cm Abstand zur Bahnsteigkante hat.

Gepäckbahnsteig

Bei größeren Bahnhöfen hat man wegen des hohen Gepäck- und früher vor allem Postaufkommens die Bahnsteige in einen Personen- und in einen Gepäckbahnsteig aufgetrennt, um im Gewusel der Reisenden nicht noch zusätzlich beladene Wagen bewegen zu müssen.

Den Gepäckbahnsteig können Reisende eigentlich nicht betreten, denn er hat separate Zugänge für die Gepäckkarren entweder per Lastenaufzug oder über ebenerdige Gleisübergänge, die durch Tore oder Schranken gesichert sind. Alternativ sind vielerorts die Gepäckkar-

Ungewöhnlich ist die Anordung des Empfangsgebäudes ohne Hausbahnsteig außerhalb der Bahnanlage. Dafür reichte aber nur ein Mittelbahnsteig zur Bedienung des städtischen Vorortverkehrs, der hier bei tieferliegendem Bahngelände über eine Fußgängerbrücke erreicht wird. Zeichnung: Markus Tiedtke



Gut erkennbar ist im H0-Hauptbahnhof Oberhausen die beidseitige Anordnung der Treppenaufgänge zu den Personenbahnsteigen. Mittig liegt je ein großer Lichtschacht für den unterirdischen Fußgängertunnel Richtung Empfangsgebäude. Das Empfangsgebäude selbst steht eine wenig abseits der Gleistrassen und besitzt keinen eigenen Bahnsteig.
H0-Anlage nach Vorbild: Modellbahnwelt Odenwald in Fürth

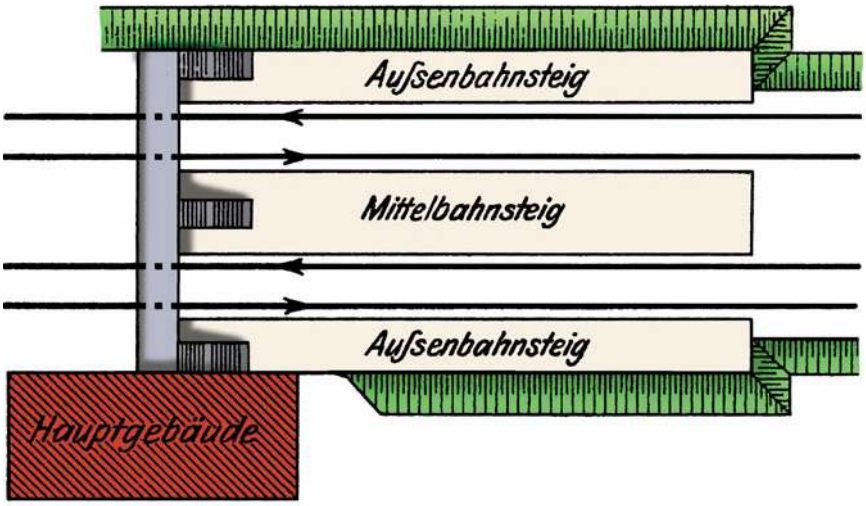
renübergänge am Ende der Bahnsteige angelegt.
Die beiden Bahnsteigarten sind bei Durchgangsbahnhöfen als Zwischen- oder häufiger als Mittelbahnsteige angeordnet, wechseln sich in der Reihenfolge bei mehrgleisigen Bahnhöfen ab und beide fassen jeweils ein Gleis ein. Gleiches gilt auch für Kopfbahnhöfe.
Die Gepäckbahnsteige haben dieselbe Länge wie Personenbahnsteige, sind jedoch erheblich schmaler als ein Personenbahnsteig, müssen aber das Passieren von zwei sich begegnenden Gepäckwagen erlauben. Ein Gleismittenabstand der beiden ihn umschließenden Bahnhofsgleise von 6 m bis 7,5 m hat sich vielerorts bewährt.
Die Höhe wurde im 19. Jahrhundert mit 35 cm über Schienenoberkante festgelegt, damit ungehinderter Zugang zu einer Zugseite für eventuelle Kontrollen bei Radreifen, Achsbrüchen, Kupplungen, Brems- und Heizschläuchen möglich waren, denn auf der anderen Zugseite befanden sich die weit höheren Personenbahnsteige.

Markus Tiedtke

In Magdeburg-Buckau trennt das erste Gleis, das dem Güterverkehr dient, das Empfangsgebäude von den eigentlichen Personengleisen ab. Die beiden Mittelbahnsteige dienen dem Vorortverkehrs und werden über einen Fußgängertunnel erreicht.
H0-Segmentanlage nach Vorbild: Magdeburger Eisenbahnfreunde

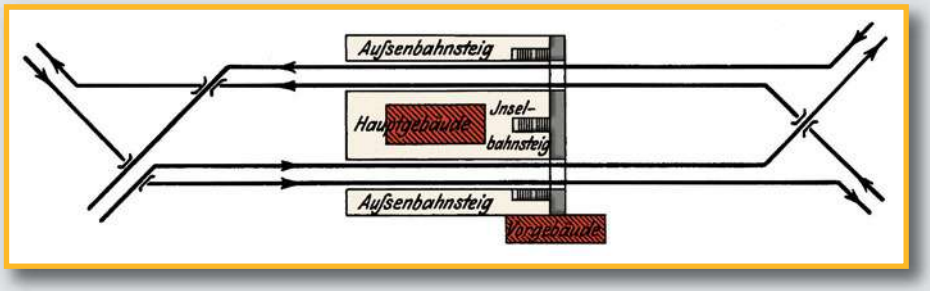
Bassum hatte in der Epoche III neben seinem Haus- noch einen Mittelbahnsteig, der auf der einen Seite an einem Stellwerk endete. Für die Wasseraufnahme bei Dampfloks stand am Hausbahnsteig ein einarmiger Wasserkran.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Bei diesem viergleisigem Bahnhof mit seitlich erhöht liegendem Empfangsgebäude ohne direkten Zugang zum Bahnsteig führt eine Fußgängerbrücke die Reisenden zu den Bahnsteigen, die hier in einen Mittel- und zwei Außenbahnsteige unterteilt sind. Diese Bahnsteige könnten große Hallendächer überdecken, deren äußere Stützen auf den Außenbahnsteigen stehen.

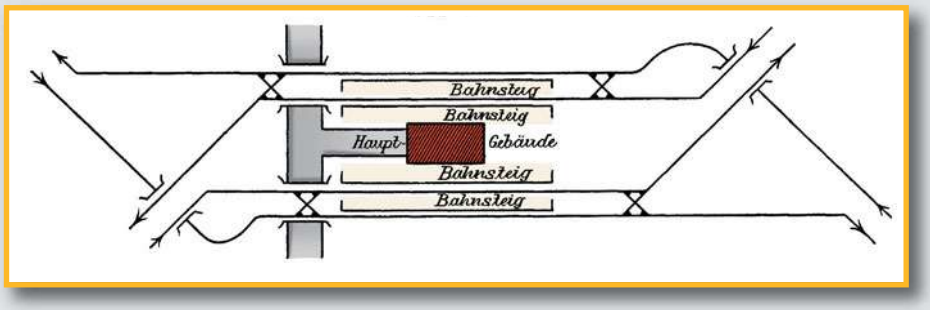


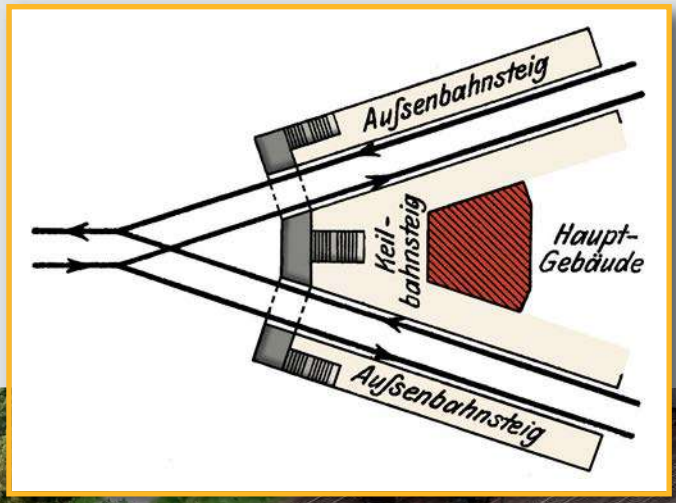
Ein einfach aufgeschütteter Damm diente 1959 in Speele als Zugang vom Feldweg zum Bahnsteig und gleichzeitig als behelfsmäßige Verlängerung des bestehenden Bahnsteiges.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Liegt das Empfangshauptgebäude zwischen den Bahnhofsgleisen, spricht man von einem Inselbahnhof. Diese mittige Lage ist dann sinnvoll, wenn die Wege zu den Bahnsteigen beidseitig gleich bleiben sollen und das Empfangsgebäude von der Straßenseite durch eine Unterführung erreichtbar ist.



Ein Sonderfall bei Inselbahnhöfen ist das auf dem Mittelbahnsteig mittig platzierte Hauptgebäude mit separatem Vorgebäude am Bahnhofsvorplatz.
Zeichnungen (4): Markus Tiedtke

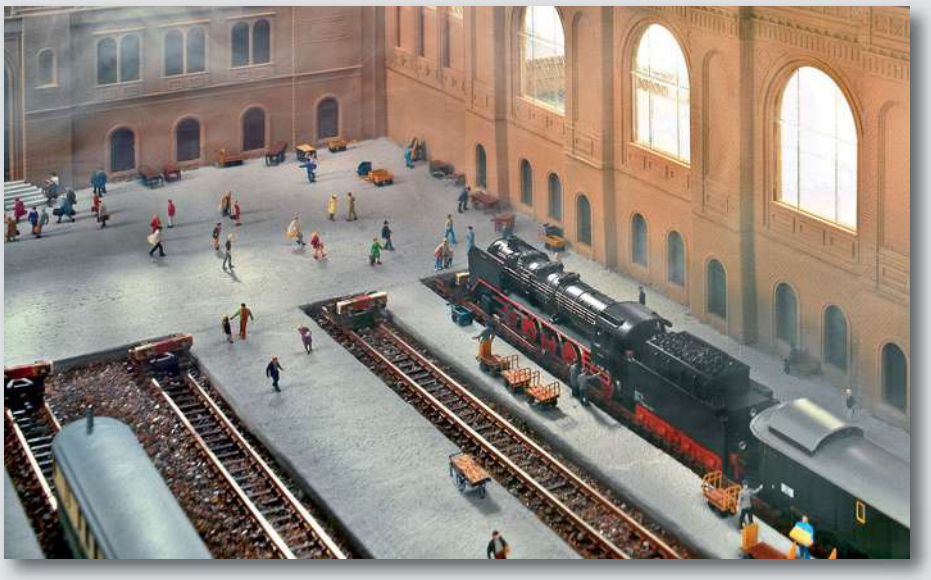




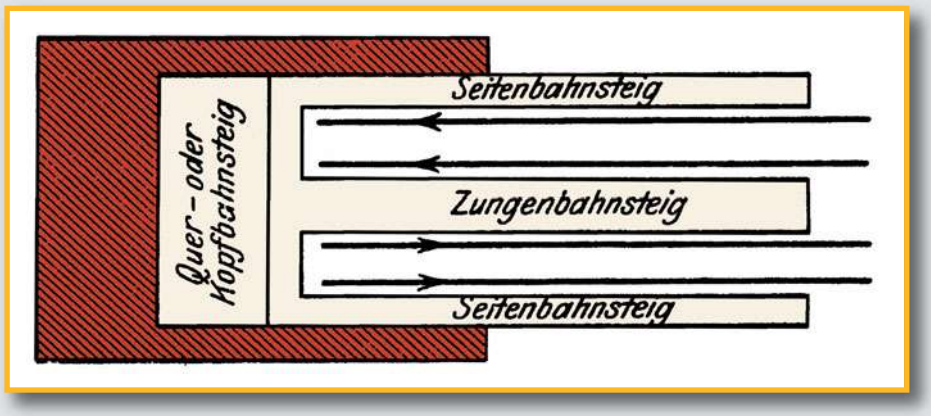
Diese Form des Bahnhofs nennt man Keilbahnhof, da das Gebäude zwischen zwei zusammenlaufenden Strecken liegt. Der Hausbahnsteig wird wegen seiner Form dann Keilbahnsteig genannt. Über einen Fußgängertunnel oder eine Brücke erreichen die Reisenden die beiden Außenbahnsteige.

Das alte Empfangsgebäude in Ottbergen liegt auch im Modell 1975 vorbildgerecht inmitten der großen Gleisanlagen und kann damit als Inselbahnhof genannt werden. Der Zugang erfolgt über einen langen Straßentunnel.
H0-Anlage nach Vorbild: Modellbundesbahn in Bad Driburg

Bahnsteige in Insel- und Keilbahnhöfen

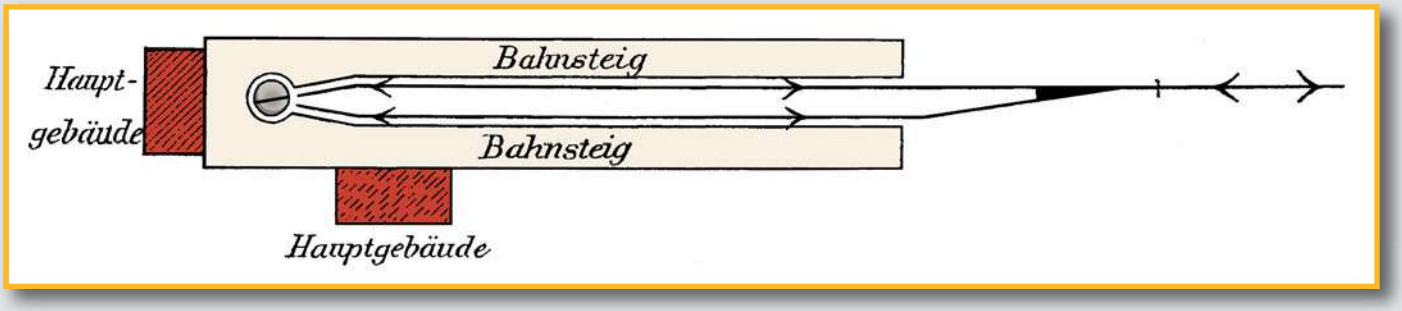


Der Kopfbahnhof Berlin-Anhalter-bahnhof hatte als klassischer Kopf-bahnhof der Gründerzeit Bahnsteige wie auf der Zeichnung angeordnet. Zusätzliche Gepäckbahnsteige sorg-ten für reibungslosen Gepäck- und Postumschlag. Z-Schaustück nach Vorbild: Oliver Strüber

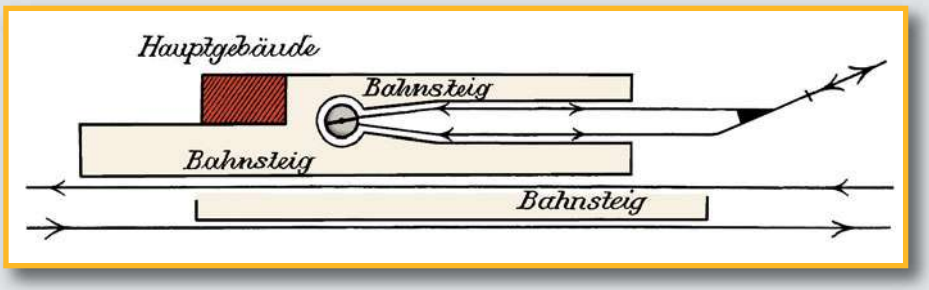


In großen Kopfbahnhöfen teilt man die Bahnsteige in verschiedene Berei-che auf, die unterschiedlich genannt werden. Über den Querbahnsteig sind alle Bahnsteige mit Gleisanschluss er-reichbar.

Am Ende des Schmalspurbahnhofs fehlt der Platz für eine kleine Wei-chenstraße, in der die an der Spitze stehenden Lokomotiven umsetzen können. Stattdessen übernimmt diese Aufgabe eine kleine Segmentdreh-scheibe, die beim Vorbild allerdings teurer ist. H0e-Modul: Unbekannt



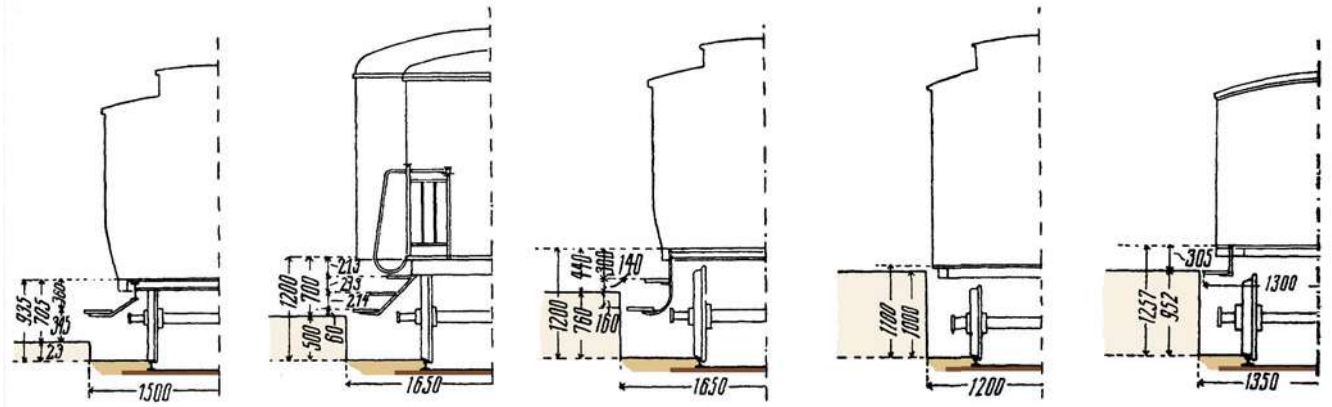
Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters erhielten Endbahnhöfe Wendedrehscheiben, da kein Lokwechsel vorgesehen war und die Lok sich wieder vor den Zug setzen musste. Diese Anordnung hatte bis zum Bau neuer, moderner Bahnhöfe ab Ende des 19. Jahrhunderts Gültigkeit. Zeichnungen (3): Markus Tiedtke



In einem Durchgangsbahnhof kann auch eine weitere Strecke enden. Dann ließ man sie im 19. Jahrhundert häufig in einem Kopfbahnhofsteil mit Wendedrehscheibe enden. Diese Art von Bahnhöfen konnte man bis zum Ende der Dampflokzeit und teilweise weit darüber hinaus antreffen (Epoche V).

In Lauscha endete die thüringische Strecke von Sonneberg und Ernstthal am Rennsteig kommend vor dem querstehenden Empfangsgebäude. Ausgelegt als Spitzkehrenbahnhof besaß er nur einen Mittelbahnsteig. Die Lokomotiven mussten zum Umsetzen die Personenzüge Richtung Ausfahrt zurückdrücken und dann, wieder an der Spitze zur Ausfahrt stehend, zum Bahnsteig wieder zurückschieben, um neue Fahrgäste einsteigen zu lassen.
H0-Anlage nach Vorbild: Harald Werner/Ostthüringer MEC Gera

Bahnsteighöhe



Jede Bahngesellschaft hatte um 1920 standardmäßig andere Bahnsteighöhen. Links die Bahnsteighöhe der Berliner Stadtbahn im ursprünglichen Zustand, daneben ein Bahnsteig der Wiener Stadtbahn. In der Mitte der deutlich höhere Bahnsteig der Berliner Wannseebahn. Im Ausland waren die Bahnsteige noch höher: Ganz rechts die Höhe im Innenring der Londoner U-Bahn, daneben der Bahnsteig der Nordwest-Hochbahn in Chicago. Zeichnungen (5): Markus Tiedtke

Das Einsteigen in Andersbach in die Personenwagen der Bregenzerwaldbahn fiel vor allem Frauen mit langen Kleidern und alten Menschen schwerer, weil der Bahnsteig nicht angeschüttet war. Einfacher kann ein Haltepunkt nicht ausgestattet sein. Die Aufnahme entstand am 8. Juni 1939. Foto: Sammlung Brian Rampp

Behelfsbahnsteige

Kann der Bahnsteig im Rahmen eines Bahnhofsumbaus gerade nicht genutzt werden, setzt die Bahn einen provisorischen aus Holz an andere Stelle. H0-Modul: Uwe Kossebauer (BEF); alle Modellfotos (10): Markus Tiedtke

In Wilna benötigte man 1916 kriegsbedingt zusätzliche Bahnsteige für das Militär. Aus Holz ließen sie sich schnell zusammenbauen. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Für den raschen Gepäckumschlag besaßen große Bahnhöfe separate Bahnsteige, auf denen die Gepäckkarren bewegt werden konnten, ohne dabei die Reisenden zu stören, denn die konnten auf diese speziellen Bahnsteige nicht gelangen. In Leipzig fielen die Gepäckbahnsteige besonders breit aus, wie die Aufnahme von März 1971 zeigt. Foto: Herbert Stemmler

Im Hauptbahnhof Ulm gab es ebenfalls Gepäckbahnsteige, die jedoch recht schmal waren und kaum genutzt wurden. Stattdessen standen 1970 die Gepäckkarren auf dem Personenbahnsteig. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

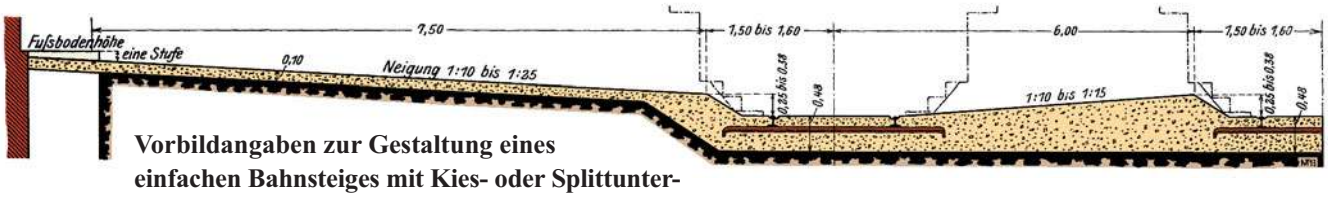
Heute werden Gepäckbahnsteige nicht mehr genutzt. Wenn sie wie in Freiburg im Breisgau weiterhin stehen, erhalten sie eventuell Blumenkästen oder verkrauten leicht, wie am 3. September 2016 zu sehen. Foto: Markus Tiedtke

Der Gang zum Zug

Basteltipps und Vorschläge zum Bau individueller Bahnsteige

Selbstgebaute Bahnsteige haben den Vorteil, sich jedem Gleisverlauf anpassen zu können. Außerdem sehen sie oft besser aus als Bahnsteige aus der Schachtel und fallen vor allem vorbildgerecht breiter aus.

Bahnsteigoberflächen



Vorbildangaben zur Gestaltung eines einfachen Bahnsteiges mit Kies- oder Splittuntergrund für Nebenbahnen. Die Gleisschwellen sind, wie früher üblich, ebenfalls mit Kies oder Splitt bedeckt.

Ausführung eines Hausbahnsteiges mit fester Bahnsteigkante und gepflasterter Oberfläche. Die Bahnsteigneigung dient dem Ablauf des Regenwassers zum Gleis hin. Zeichnungen (3): Markus Tiedtke

Im Prinzip entsprach ab etwa 1900 der Bahnsteigaufbau bei einer Asphaltoberfläche der einer gepflasterten Oberfläche.

Prüft man die Abmaße gekaufter Bahnsteige, wird man feststellen, dass fast alle gängigen Bausätze für verkehrsreiche Bahnhöfe zu schmal sind und bestenfalls nebenbahntauglich sind. Vorbildorientierte Modellbahner kommen also um einen Eigenbau nicht herum. Dafür stehen ihnen allerlei Materialien zur Verfügung, die die Zubehörindustrie anbietet, auch vorkonfektionierte Bahnsteigkanten mit Absenkung für den Bohlenübergang. Leider betrifft die zu geringe Breite auch die Bahnsteigüberdachung. Nur Faller bietet für H0 eine Bedachung (Art.-Nr. 120181), die breit genug ist, in verkehrsreichen Bahnhöfen stehen zu können.

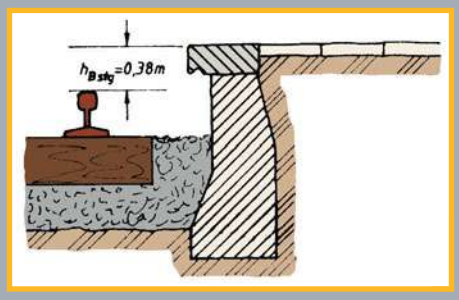
Eigene, individuell geformte Bahnsteige selbst zu bauen, ist kein Hexenwerk und auch von Bastelanfängern leicht zu realisieren. Zuvor muss man sich aber auf die Art des Bahnsteigs, ob städtisch und großzügig oder ein einfacher an einer Nebenbahn, festlegen. Die Oberflächenneigung mit bis zu 1:50 ist jedoch nur etwas für Puristen. Auch die Bahnsteigkanten bieten viele Varianten. Nachfolgend werden einige typische gezeigt.

Kante aus Ziegeln

Eine recht einfache Art, die Bahnsteigkante beim Vorbild zu errichten, war früher die Verwendung von gebrannten Ziegeln, wie sie auch beim Hausbau verwendet wurden. Im Modell greift man auf die Polystyrolplatte von Auhagen mit maßstäblichem Mauer-Läufer-Verband

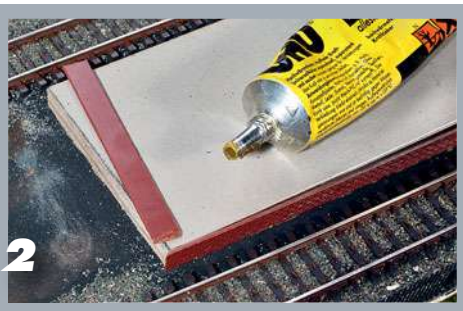
Der Bahnhof Drei Annen Hohne ist der Ausgangspunkt der Harzer Schmalspurbahn zur Brockenkuppe. Gleichzeitig laufen hier Züge aus Wernigerode und aus Nordhausen ein. Daher ist er recht groß ausgefallen. Alle Bahnsteige sind sehr flach gehalten und über die Gleise zu Fuß erreichbar, was allgemein bei vielen Nebenbahnen der Zeit bis weit in die Epochen III und IV entsprach. H0m-Anlage nach Vorbild: MEC Harzquer- und Brockenbahn Wernigerode; Foto: Markus Tiedtke

Gemauerte Bahnsteigkante

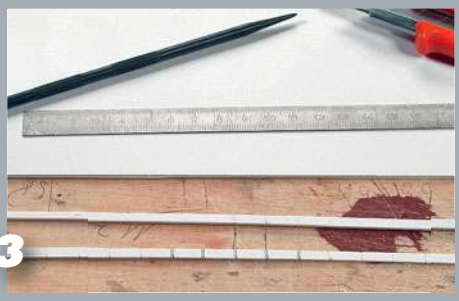


Die Zeichnung einer niedrigen Bahnsteigmauer aus der Zeit um 1900 zeigt die geringe Höhe gegenüber der Schienenprofilhöhe. Zeichnung: Markus Tiedtke

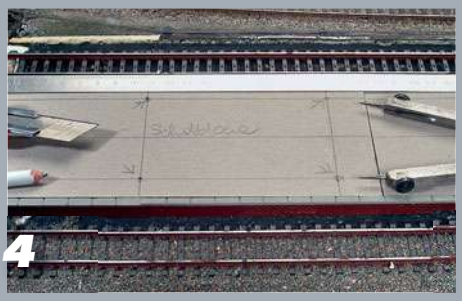
Hat man die Holzplatte als Kern etwas zu schmal gesägt, kann man die Platte mit Holzleisten verbreitern. Auch dienen sie als Abstandshalter.



Die Kanten der zugeschnittenen Polystyrolplatten werden im 45-Grad-Winkel angefast, so dass an der Ecke ein nahtloser Übergang entsteht.



Als Abschlusskante kann man aus einer 2 mm starken Polystyrolplatte etwa 3 mm breite Streifen schneiden, die alle 10 mm eine feine Kerbe als Zementfuge erhalten.



Die ermittelten Abstände für vier Säulen der Bahnsteigüberdachung werden mittels Zirkels auf eine Pappschablone übertragen. Fotos (5): Stefan Geiberger/Trinom

Mit Hilfe der Schablone überträgt man die benötigten Markierungen für die Löcher im stets gleichen Abstand. Der Stechzirkel dient als Körner für die nachfolgenden Bohrungen.

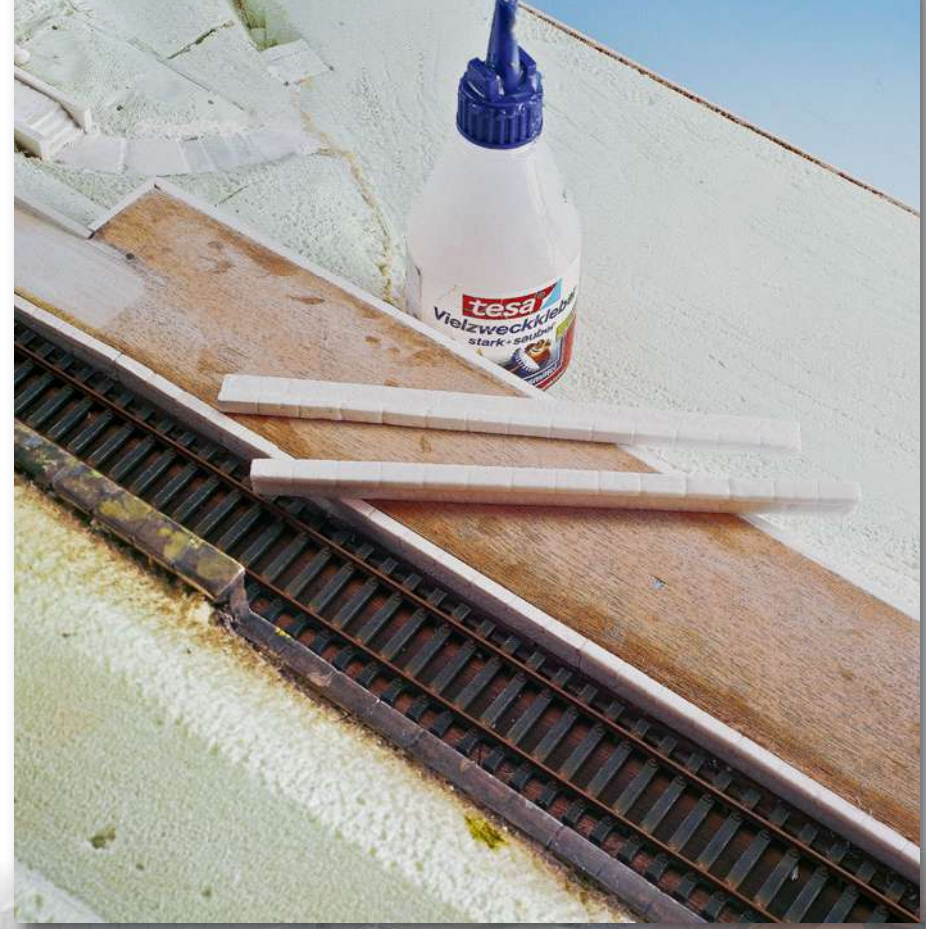
Materialien für Ziegelmauerkante

- Polystyrolprofil, 1,68 x 2,85 mm von Evergreen (Art.-Nr. 8610), alternativ Polystyrolplatte 2 mm stark
- Ziegelmauerwerk von Auhagen (Art.-Nr. 41205)
- Gehwegplatten aus Karton von Vollmer (Art.-Nr. 6037)
- Holzbrett ca. 6 mm stark
- Holzleiste ca. 8 mm breit
- stabile Graupappe als Schablone
- UHU-Por-Kontaktkleber, Sekundenkleber, Polystyrolkleber, Weißleim
- Acryl- oder Ölfarben, Verdünnung

zurück. Je nach Bahnsteighöhe werden 5 bis 10 mm breite Streifen geschnitten, die sich dank der bei Auhagen eingeführten Verzahnung am Ende mit dem nächsten Streifen spaltlos verbinden. Den Kern eines städtischen Bahnsteigs bildet ein dünnes Brett in der Höhe des Mauerstreifens.

Zwischen der Gleisschwellenaußenkante und der Bahnsteigmauer fällt der Abstand dann größer als beim Vorbild aus, wenn Dampflokomotiven auf der Modellstrecke fahren. Ihre beiden aus Konstruktionsgründen überbreiten Zylinder und auftragenden Kurbelgestänge bei der Steuerung ragen recht weit über das Lichtraumprofil und schreiben so den Abstand vor. Liegt der Bahnsteig in einer Kurve, vergrößert sich der Abstand sogar noch ein wenig. Hier sind Tests mit möglichst dem ältesten Dampflokmodell ratsam, um den optimalen Abstand zwischen Zylinder und Bahnsteigkante zu ermitteln.

Die Abdecksteine fertigt man aus einem Polystyrolstreifen, der alle 10 mm eine schmale Einkerbung als Zementfuge erhält. Die Dicke sollte im Modell 2 bis 3 mm sein, die Tiefe des Steins zirka 3 mm. Die Lauffläche des Bahnsteigs bedecken entweder quadratische Zementplatten oder Kopfsteinpflaster, auch verdichterter Splitt, im Modell feinster Sand. Die Kombination aus Pflasterung und Splitt im äußeren Bahnsteigbereich ist auch denkbar.



Mit Gipsteilen aus Formen von Spörle sind gemauerte Bahnsteigkanten in H0 ebenfalls herstellbar. Sie werden direkt an das Brett, das den Bahnsteigkern darstellt, angeklebt.
Foto: Jörg Chocholaty

Der überdachte Haltepunkt für die Vorortbahnen ist extra für die Berufstätigen der angrenzenden Zeche und Kokerei geschaffen worden. Den breiten Bahnsteig kann man nur im Selbstbau kreieren. Das Dach stammt aus dem Sortiment von Faller.
H0-Anlage: Markus Tiedtke

Kante mit Holzschwellen selbstgebaut

Bahnsteigkanten aus Holzschwellen wurden zwischen die Stege von Schienen- oder H-Profilen zum Halten geschoben. Solche Einfassungen waren bei Nebenbahnen üblich.

Für den Selbstbau so einfacher Bahnsteigkanten greift man zu Polystyrol, da man mit diesem Material sehr leicht abgenutzte Holzschwellen darstellen kann.

Die abgelängten H-Profile aus brüniertem Messing klebt man mit Sekundenkleber an die an den Kanten leicht abgeflachten Schwellen.

Nach der Bemalung und farblichen Alterung verklebt man die lange Holzkante am besten mit einem Zwei-Komponentenkleber an dem mit Styrodur aufgefütterten Bahnsteig. Zahnstocher fixieren das Teil. H0-Schaustück und Fotos (4): Jörg Chocholaty

Materialien für Holzbohlenkante

- Polystyrolprofil, 2 x 3 mm von Evergreen
- H0-Schienenprofil oder H-Profil aus Polystyrol, 2 x 2 mm von Evergreen
- Bahnsteigkanten aus Holzschwellen und Schienenprofilen in Weißmetall von Weinert (Art.-Nr. 3350)
- Metallhaftgrund, z. B. von Weinert (Art.-Nr. 26980)
- Schaumstoffstreifen, z. B. von Noch (Art.-Nr. 92403)
- Schaumstoffplattenset (unterschiedliche Stärken), z. B. von Heki (Art.-Nr. 7030), geeignet zum Angleichen von Höhendifferenzen im Bahnsteigbereich, z. B. bei einseitig angeschütteten Zwischenbahnsteigen
- Splitt, z. B. von Asoa, gemäß gewünschtem Grauton
- UHU-Por-Kontaktkleber, Sekundenkleber, Polystyrolkleber, Weißleim
- Acryl- oder Ölfarben, passende Verdünnung

Kante aus Holzschwellen

Bahnsteigkanten aus Holzbohlen oder -schwellen wurden oft zwischen eingerammten Schienen- oder H-Profilen gehalten. In der Regel waren solche Einfassungen bei Nebenbahnen üblich. Ebenso wie Holzschwellen fanden auch eingeschobene Betonelemente nach 1910 Verwendung.

Bahnsteigkanten mit in Schienenprofile eingeschobenen Holzbohlen sind von Weinert als Weißmetall-Gussteile erhältlich. Das saubere Entgraten mit einer kleineren Feile nimmt etwas Zeit in Anspruch, ist aber unumgänglich für ein gutes Ergebnis. Vor der Farbgebung ist ein Metallhaftgrund ratsam. Die Farbgebung selbst erfolgt dann mit Acrylfarben in hellem Graubraun und die Andeutungen von Rost mittels Pinsels.

Der leicht abfallende Zwischenbahnsteig besteht aus dünneren Hartschaumteilen, wie sie Noch und Heki im Sortiment führen. Das Verkleben der Kantenelemente erfolgt bei Schaumstoff mit lösungsmittelfreiem Vielzweckkleber. Dabei fädelt man das abgeflachte Ende der Bohlen jeweils in die Nut des angegossenen Schienenprofils der anzusetzenden neuen Kante.

Kante aus selbstgefertigten Schwellen

Dieselbe Bohlenkante lässt sich auch im Eigenbau herstellen. Dazu dienen ein 1,5 x 3,2 mm messender Streifen aus Polystyrol und Schienenprofile als Basis. Vom Polystyrolstreifen werden je nach benötigter Menge etwa 30 mm lange Stücke abgetrennt und an beiden Seiten leicht abgeflacht. Eine Holzstruktur entsteht durch leichtes Bürsten mit einer Drahtbürste in Längsrichtung oder durch Ziehen der Schwelle in gleicher Richtung auf grobem Schmirgelpapier.

Vom Schienenprofil werden 6 mm lange Stücke abgesägt. Der entstandene zierliche Grat verschwindet durch Darüberschrubben mit einer Messingbürste.

Beim Verkleben der Kunststoff- und Schienenprofile – z. B. mit Sekundenkleber – ist darauf zu achten, dass die Auflage stets exakt waagrecht verläuft. Es genügt, immer vier bis fünf Schwellen als Einheit zu verkleben, die dann nach der Farbgebung in das Schienenprofil eingeschoben und schließlich an der Bahnsteigkante verklebt werden.

Die Farbgebung erfolgt nach einer Grundierung auf gleiche Weise wie bei den Weinert-Bahnsteigkanten aus Weißmetall.

Kante aus Naturstein

Kiefernleisten mit den Abmessungen von 5 x 8 mm bilden die Basis für die Bahnsteigkanten aus Sandstein. Ebenso würden sich auch andere Hölzer eignen, z. B. Birnbaum, Linde oder Balsaholz. Die Fugen werden im Abstand von 10 mm angeritzt und leicht mit der Laubsäge eingesägt.

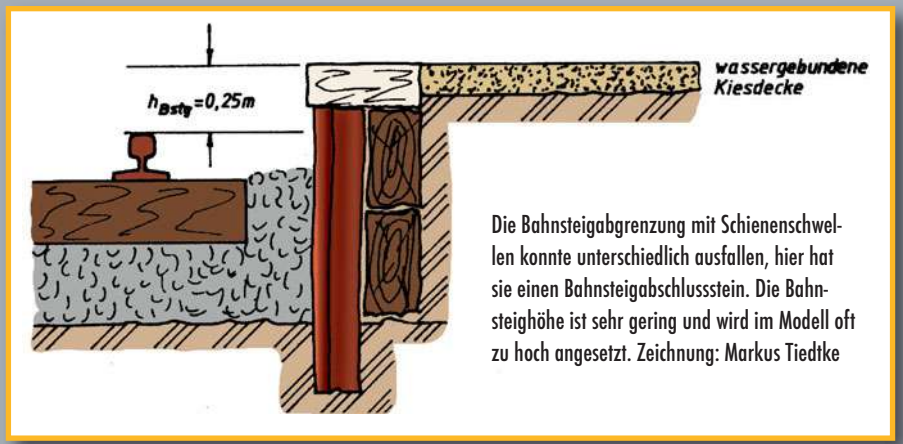
In der Verlängerung des Hausbahnsteigs ist ein Ladeglas integriert. Hier ist die Einfassung mit einer Höhe von 5 mm deutlich niedriger. Ab hier weist die Bahnsteigoberfläche ein entsprechendes Gefälle auf. Bei schwachem Verkehrsaufkommen sind oft niveaugleiche Bohlenübergänge vorhanden. Hier sind die Kanten nach Verlauf entsprechend abgesenkt. In diesem Fall beträgt die Höhe im abgesenkten Bereich 5 mm, die Schräge zum Angleichen des Höhenniveaus beträgt beiderseits zwei Steinlängen. Die gesamte Fläche des Hausbahnsteiges samt Stellfläche für den Bahnhof sowie dem schrägen Übergang zum Straßenniveau des Vorplatzes besteht aus 8-mm-Sperrholz, das an entsprechender Stelle abgeschrägt wird.

Für eine leicht wellige, nicht holzähnliche Oberfläche kann man die Holzleisten z.B. mit Weißleim bestreichen bzw. wäh-

Kante mit Holzschwellen von Weinert

Bahnsteigkanten aus zwei übereinanderliegenden Schwellen und Schienenprofile gibt es als Weißmetallteile von Weinert. Die Teile greifen ineinander und sind als Kante beliebig verlängerbar.

Nach dem Grundieren und Bemalen schiebt man beim Verkleben auf der Anlage das abgeflachte Ende der Schwellen in die Nut des angegossenen Schienenprofils vom benachbarten Bauteil. Fotos (2): Jörg Chocholaty



Die Bahnsteigabgrenzung mit Schienenschwellen konnte unterschiedlich ausfallen, hier hat sie einen Bahnsteigabschlussstein. Die Bahnsteighöhe ist sehr gering und wird im Modell oft zu hoch angesetzt. Zeichnung: Markus Tiedtke

Natursteinkante

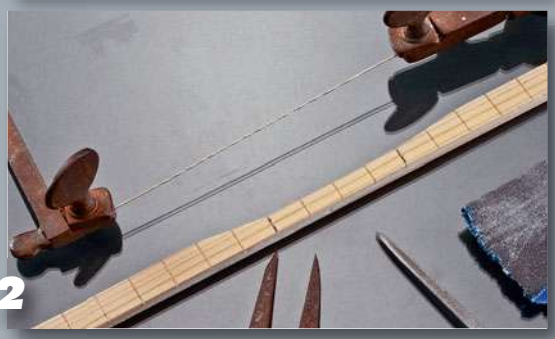
Die Holzbohlenbretter des Fußgängerübergangs sind geritzte Polystyrolplatten, die dann bemalt wurden. Die massiven Bahnsteigkantsteine entstanden dagegen aus einer Holzleiste.
H0-Schaustück: Jörg Chocholaty

Materialien für Natursteinkante

- Holzleisten 6 x 10 mm und 5 x 8 mm (Basis für hohe Natursteinkante)
- Bahnsteigkanten zum Selbstanfertigen, Silikonformen von Spörle
- Gips oder Modelliermasse Porzelin
- Haftkleber, Weißleim
- verschiedene Acryl- oder Ölfarben, Verdünnung

1

Die Basis für die Bahnsteigkante aus Naturstein bilden Holzleisten mit den Abmaßen 5 x 8 mm. Sie werden im Abstand von 10 mm angeritzt und leicht mit der Laubsäge eingesägt.

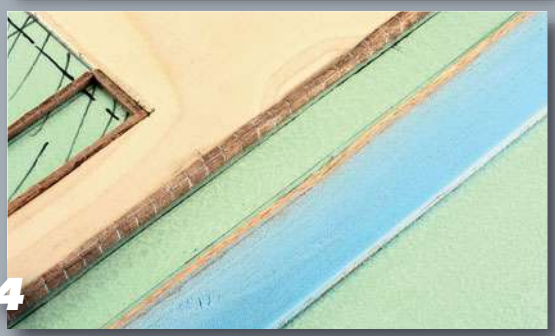


2

An einem ebenerdigen Bahnübergang wird die Holzleiste entsprechend abgesenkt.

3

Der Abstand von der Schwellenaußenkante zur Bahnsteigkante beträgt hier 2 mm. Zur Sicherheit prüft man den Abstand mit einer Dampflok, deren Zylinder an der Kante vorbeikommen muss.



4

Nach der Farbgebung wird die Kante am Hausbahnsteig verklebt. Die Absenkung für den Bohlenübergang ist mit berücksichtigt. Die Bahnsteigfläche wird anschließend mit feinem Splitt bestreut.

rend des Abbindens immer wieder mit einem kleineren Borstenpinsel betupfen. Vor der Farbgebung empfiehlt sich ein Anstrich, etwa mit Latex-Wandfarbe als saugfähigem Tiefengrund. Die eigentliche Farbgebung in verwaschenem Graubraun erfolgt mit Acrylfarben.

Kante aus Beton

Auhagen, Brawa und Faller bieten aus Polystyrol Bahnsteigkanten in Betonausführung an. Während Brawa und Faller Vertreter der modernen Ausführung sind, kann man die Einzelteile von Auhagen bei Neubauten ab der Epoche III verwenden. Alle Bausätze dienen lediglich der Verkleidung der Mauer und haben auch die Abschlusssteinreihe. Die eigentliche Bahnsteigoberfläche muss separat angefertigt werden.

Für gerade Bahnsteige bieten sich die zahlreichen Gehwegplatten verschiedener Firmen an, da man nur wenig Verschnitt hat. Liegt der Bahnsteig in einer Kurve, bietet sich eine Asphaltdecke an, die man mit feinem Sand imitiert. Dazu streut man zuerst den Sand auf, glättet ihn mit einem Spachtelmesser und verklebt ihn anschließend mit Weißleim, der einen kräftigen Schuss schwarzer Abtönfarbe erhält und so dunkelgrau wird. Nach dem Aushärten schleift man die Sandoberfläche leicht über.

Niveaugleiche Gleisübergänge

Bohlenübergänge, sowohl für Straßen- als auch Bahnübergänge, können aus leicht strukturierten Polystyrolplatten entstehen. Anstelle von einzeln verklebten Profilen entstehen komplette Segmente. Die Trennfugen werden mit dem Stechzirkel markiert und mittels Parallelreiß-Messschieber entsprechend tief eingeritzt. Auch hier entsteht eine Art Holzstruktur, z. B. durch Entlangziehen mit gröberen Schmirgelpapierstücken. Wieviel Platz für den Spurkranz bleibt, hängt natürlich vom verwendeten Rad-Schiene-System ab.

Je breiter das Rad (also NEM-Achsen), umso schmaler fällt die innere Abdeckung aus. Im Bereich der Kleineisen wird die Kante an der Unterseite schräg gefeilt. Die Gesamtdicke der Bohlenplatte hängt von dem gewählten Schienenprofil ab. Der leichten Reinigung der Profilköpfe wegen sollte die Bohlenoberfläche mindestens 0,3 mm unterhalb der Lauffläche bleiben.

Nach der Farbgebung folgt die Montage mit UHU-Plus oder Pattex-Kontaktkleber. Zur abgesenkten Bahnsteigkante hin wird der Belag entsprechend unterlegt, um einen nahtlosen Anschluss zur Bahnsteigfläche zu erhalten. Zum angeschichteten Zwischenbahnsteig hin wird die Materialstärke des Bohlenbelages durch den späteren Splittbelag angeglichen.

Die massive Bahnsteigkante eignet sich auch für einen städtischen Bahnsteig. Hier ist die Lauffläche aber mit Platten gepflastert und ein Fußgängerabgang zum Empfangsgebäude mit integriert. Fotos (7): Jörg Chocholaty

Materialien für Holzbohlenabdeckungen

- Polystyrolplatten 1 und 2 mm stark von Evergreen
- UHU-Por-Kontaktkleber, Sekundenkleber, Polystyrolkleber, Weißleim
- Acryl- oder Ölfarben, Verdünnung

Betonplattenelemente entstehen aus schmalen Polystyrolstreifen mit eingeritzten Fugen. Die Breite beträgt 5 mm, der Fugenabstand 7 mm. Nach der Farbgebung mit Acrylfarben in deckender und lasierender Technik folgt die Montage mit UHU-Plus. H0-Schaustück: Jörg Chocholaty

Bohlenabdeckungen über einem Seilzugschacht können entsprechend graviert als komplette Segmente aus Polystyrol, das 1 mm stark ist, entstehen. Die Öffnung des Seilzugkanals unter der Mauer Richtung Gleis kann man sich sparen, da er nach dem Einschottern nicht mehr zu sehen ist.
H0-Schaustück: Jörg Chocholaty

Leitungskanäle unterm Bahnsteig

Verfügte das Bahnhofsgebäude über einen Stellwerksanbau mit Fahrdienstleiterbüro, waren Schächte im Bahnsteig vorhanden, durch die früher die Drahtzugleitungen von der Hebelbank zu Weichen und Signalen geführt wurden. Die Abdeckung mit Holzbohlen oder Riffelblech schloss bündig mit der Bahnsteigfläche ab. Riffelblech wurde bei breiteren Schächten eher vermieden, da sich im Winter eine rutschige Eisschicht bilden konnte.

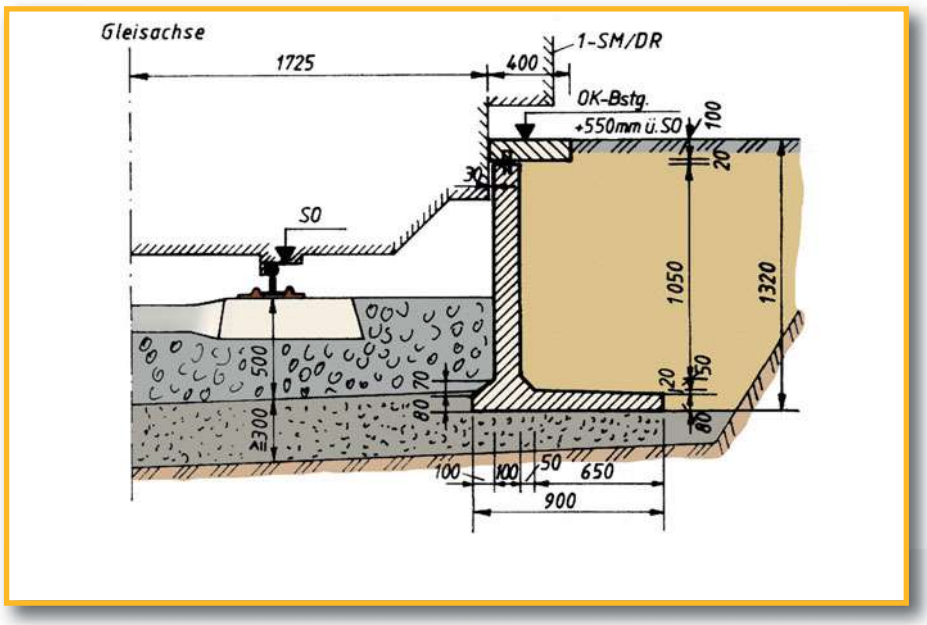
Beim Modell entsteht der Kanal im Eigenbau aus 2 mm starker Polystyrolplatte und 2x2-mm-Vierkantprofil. Am Hausbahnsteig vor dem Stellwerksanbau genügt es, die Betonkanten und die Bohlenabdeckung aus 1 mm starkem Polystyrol nachzubilden, denn die Seilleitungen verlaufen im Gleisbereich in Blechkanälen und zudem ist das Gleis bis zur Bahnsteigkante eingeschottert. Bei der Bohlenabdeckung werden die Trennfugen und eine leichte Holzstruktur eingeritzt.

Am angeschütteten Zwischenbahnsteig hat die Betonkante sichtbare Öffnungen für die zwischen den Schwellen verlaufenden Blechkanäle und führt sie auf der anderen Seite weiter Richtung Signalen und Weichen.

Jörg Chocholaty, Markus Tiedtke

Einen seitlich offenen Seilzugschacht bastelt man sich aus Polystyrolplatten und -profilen. Die Abdeckung ist eine 1 mm starke Kunststoffplatte, deren Holzstruktur selbst geritzt und bemalt worden ist.
Fotos (5): Jörg Chocholaty

Das fertige Bahnsteigende von oben betrachtet. Mit aufgestreutem feinen Turf von Woodland und kurzen Grasfasern gestaltet erhält das Umfeld einen leicht verwilderten Eindruck.



Materialien für Betonkante

- Flexible Bahnsteigkante von Brawa (Art.-Nr. 2869)
- Sperrholz, 5 mm stark
- Haftkleber, Weißleim,
- Schleifpapier mit 320er-Körnung
- Abtönfarben Schwarz, Braun
- feinster Sand oder Splitt
- Spülmittel
- Spachtelmesser zum Abziehen

Schnitt durch eine moderne Bahnsteigkante aus Beton-Fertigelementen. Der Bahnsteigabschlussstein ist bei dieser Konstruktion aufgesetzt und die Oberfläche in der Regel geteert. Zeichnung: Markus Tiedtke

Bahnsteigkante aus Beton

1

Die Bahnsteigkante von Faller wird an den Bahnsteig angepasst und am Bahnübergang niedrig gehalten. Die abgesenkte Seitenwand liegt dem Bausatz bei.

2

Nachdem die Seitenwände festgeklebt sind, füllt man den Laufbereich mit Sand auf. Dabei verschwindet der Oberleitungsmast im Sand und braucht keinen vorbildwidrigen Ausschnitt.

3

Mit verdünntem und mit Schwarz eingefärbten Weißleim verklebt man den zuvor mit Sprühwasser angefeuchteten Sand wie ein Schotterbett.

4

Den noch feuchten, aber nicht mehr so klebrigen Sand zieht man mit einem Spachtelmesser ab und glättet ihn gleichzeitig.

Nachdem der ausgehärtete und gräulich einheitlich eingefärbte Sand mit feinem Schmirgelpapier in Längsrichtung etwas übergeschliffen worden ist, hat sich auf der glatten Bahnsteigoberfläche ein asphaltähnliches Aussehen eingestellt, ganz zur Freude des Reisenden. H0-Anlage: Ludwig Triquoit; Modellbau und Fotos (4): Kurt Heidbreder

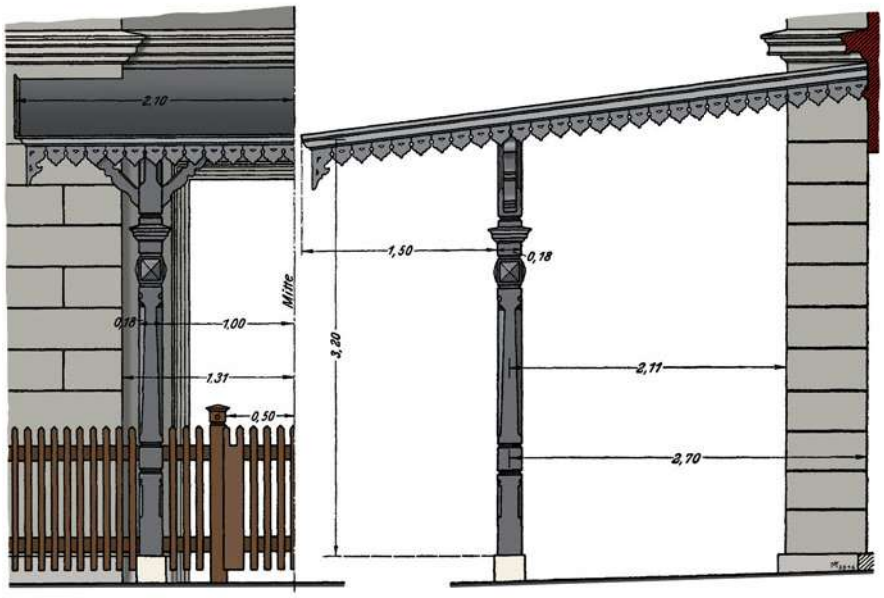
Bahnsteigkanten müssen nicht immer perfekt ausgeführt sein. Eine im Modell als marode Mauer dargestellte Kante hat ihren ganz eigenen Charme und kann in jeder Epoche zu finden sein. Dann hat das angrenzende Empfangsgebäude aber auch schon bessere Tage gesehen. Spur-1-Modul: Hans Wunder; Szenenfotos (2): Markus Tiedtke

Dach über dem Kopf

Regenschutz für Reisende

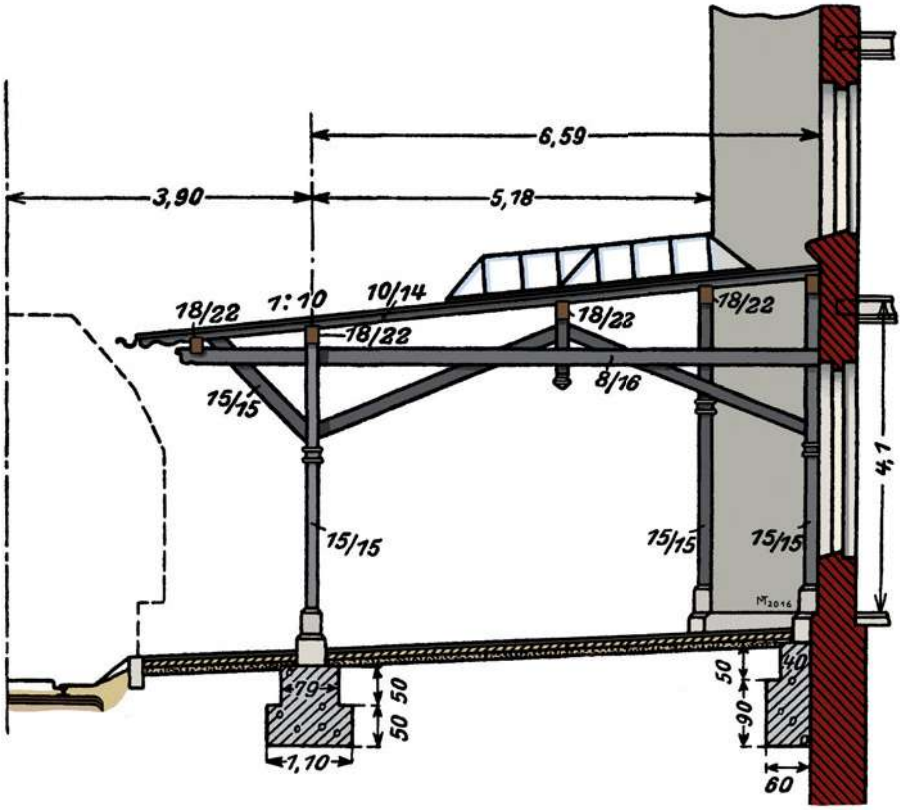
Warum erhält nicht jeder Personenbahnsteig eine Überdachung als Schutz der Reisenden vor den Unbilden des Wetters und nach welchen Kriterien werden die Dächer konstruiert? Dieser Artikel gibt Aufschluss darüber und hilft bei der Umsetzung ins Modell.

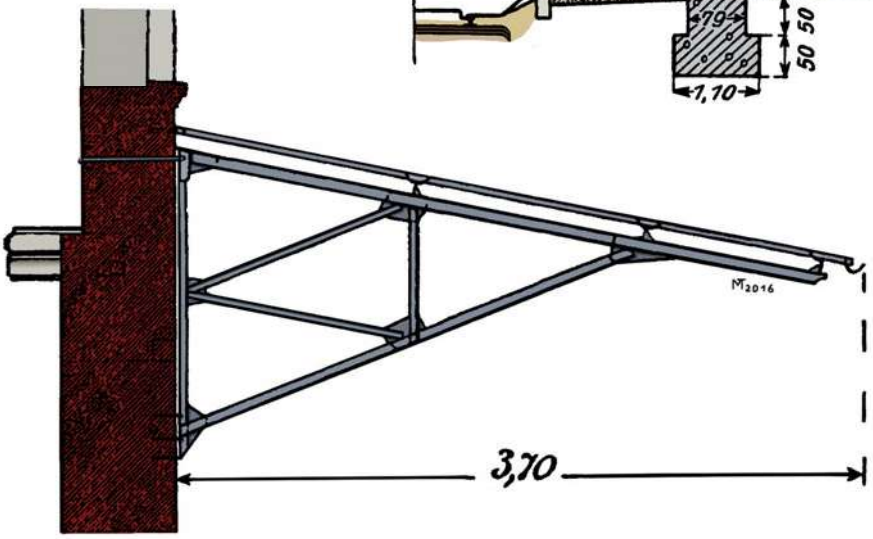
Eine Bahnsteigüberdachung braucht nicht immer groß und lang zu sein, wie der Mittelbahnsteig von Hausach im Schwarzwald zeigt. Für Modellanlagen ist dieses Beispiel die Vorlage für den idealen Kompromiss, eines der zahlreich angebotenen, zu schmalen Bahnsteigdächer auf einem vorbildgerecht breiten Bahnsteig trotzdem platzieren zu können.
Foto: Sammlung Thomas Panzer



Im Bahnhof Kahla/Thüringen entstand mit Einführung der Bahnsteigsperre am 4. Januar 1891 auch eine passende, weit ausladende Überdachung mit hölzernen Stützpfeilern.

War der Hausbahnsteig besonders breit, wurde das schräge Dach Ende der Epoche I mit Lichtkuppe entsprechend konstruiert.





Die Zeichnung zeigt die Konstruktion und Wandabstützung des überhängenden Daches, wie es auch andernorts montiert wurde.
Zeichnungen (3): Markus Tiedtke

Etliche kleine Bahnhofsgebäude hatten eine passende Bahnsteigüberdachung direkt über dem Ausgang des Wartesaals. Um zum Zug auf dem zweiten Gleis zu gelangen, mussten die Reisenden im Bahnhof Polling über einen Holzbohlenweg das erste Gleis überqueren. Die Aufnahme stammt vom 3. Juli 1962.
Foto: Sammlung Brian Rampp

Im Bayerischen Bahnhof in Asch war die Überdachung am Hausbahnsteig klassisch gehalten: Die Länge entsprach der des Empfangsgebäudes und war von Beginn an anmontiert. Die Aufnahme entstand vor 1907.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Beachtenswert ist die Bahnsteigüberdachung direkt am Empfangsgebäude Eydtkuhnen um 1910. Mit seinem flachen Satteldach, das auf zwei Säulenreihen aufgeständert ist, entspricht es der Bauart eines gewöhnlichen Mittelbahnsteigdachs. Da viele Hausbahnsteige bei käuflichen Modellbahnhöfen zu schmal sind, kann man die selbst angefertigte, breitere Bahnsteigfläche mit einem Modell eines gewöhnlichen Bahnsteigdachs nachrüsten.
Foto: Sammlung Andreas Knipping

Die Überdachungen von Bahnsteigen unterscheiden sich grundsätzlich zwischen einer Bahnhofshalle, die sowohl Gleise wie auch Bahnsteige überdeckt und die Architektur des Bahnhofs beeinflusst, und einem einfachen Schutzdach nur des Bahnsteigs, das eher einem Zweckbau gleicht, denn es ist zu allen Seiten offen. Die Hallendächer trifft man in Kopfbahnhöfen an, aber auch verkehrsreiche Durchgangsbahnhöfe erhielten große Tonnendächer oder mehrere kleine hintereinander gestaffelt wie beispielsweise der Hauptbahnhof Bonn. Überhaupt hatten viele größere Durchgangsbahnhöfe bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges Hallendächer, die dann nicht mehr erneuert, abgerissen und durch Bahnsteigdächer ersetzt wurden.
Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters nutzte man Bahnsteigdächer aus Prestigegründen in Großstädten kaum, die noch kleinen Bahnhöfe erhielten Hallendächer. Zu jener Zeit war Holz das gebräuchlichste Baumaterial, aber mit der zunehmenden Stahlerzeugung gewann in Deutschland

In Fürstenfeldbruck war am Empfangsgebäude der Bereich der Bahnsteigsperre überdacht und das Dach stützte sich an der Fassade ab. Über den Abgang zum Bahnsteigtunnel setzte man eine eigenständige Holzkonstruktion, die mit dem Dach am Gebäude keinen architektonischen Bezug hatte. Die Aufnahme mit 64 338 entstand am 1. Dezember 1959. Foto: Sammlung Brian Rampp

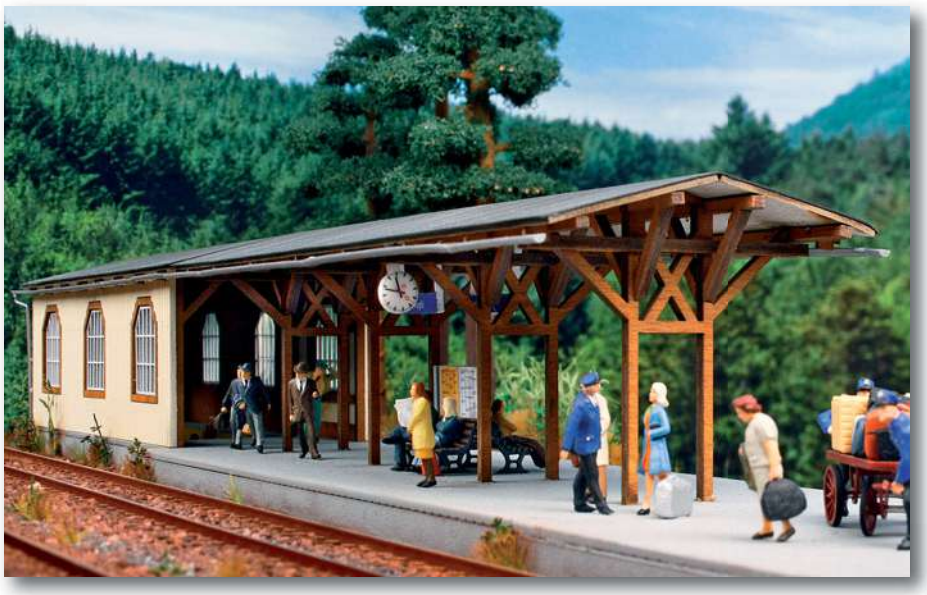
dieses Material auch Einfluss in der Architektur der Hallen. Die Bahnanlagen wuchsen rasch an und statt Hallen für nur wenige Bahnhofsgleise benötigte man mehrere und längere Bahnsteige, die nun ihre eigenen Überdachungen erhielten.

Pultdach am Empfangsgebäude

Im letzten Quartal des 19. Jahrhunderts, also in jener Zeit, in der viele alte Bahnhöfe neu konzipiert und umgebaut wurden, erhielten verkehrsreiche Durchgangsbahnhöfe und Haltepunkte für Vorortzüge Bahnsteige mit Überdachungen von Längen zwischen 70 und 120 m. Weniger verkehrsreiche Bahnhöfe bekamen lediglich eine Überdachung an der Bahnsteigsperre, die ab den 1890er-Jahren in ganz Deutschland zwingend eingeführt wurde. Bei schmalen Überdachungen reichte ein am Empfangsgebäude frei-

Die flache Überdachung in Grafrath entspricht mit ihren dünnen Pfosten dem Baustil der 1950er-Jahre. Am 6. Februar 1967 war noch die komplette Bahnsteigsperre vorhanden. Foto: Sammlung Brian Rampp

Überdachung des Zwischenbahnsteigs



Die einfachste Stützkonstruktion für Bahnsteigdächer besteht aus Holzbalken und passendem Quertragwerk. Lag der Treppenabgang am Ende des Bahnsteigs, konnte man das Dach bis zum Abgang hinausziehen und diesen mit einbeziehen. H0-Schaustück: Busch; Foto: Kurt Heidbreder

Das Dach des Mittelbahnsteigs in Buchlohe hat die Form eines W und ist damit eher ungewöhnlich, denn die meisten Dächer aus der Zeit des 19. Jahrhunderts waren als einfaches Satteldach ausgelegt, das auf zwei Säulenreihen ruhte, hier sind es gusseiserne Stützen. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

hängendes Pultdach, breitere erhielten zur Gleisseite hin eine Säulenreihe als Abstützung und häufig Dachoberlichter in Spitzdachform zur Ausleuchtung mit Tageslicht. Aber auch einfache Glasflächen in der Schrägabdeckung des Pultdaches genügten vielerorts.

Zur Eindeckung der Dächer nahm man Dachpappe auf Holzschalung oder Bimsbeton mit Eiseneinlagen, Holzzement, ebene oder gewölbte Bleche, Glas oder Drahtglas.

In der Modellumsetzung wird gewöhnlich die Dachpappe gewählt, weil entsprechende Dachplatten erhältlich sind. Nicht vergessen sollte man aber auch die Glasdachflächen, die es als Kunststoffplatten z. B. von Brawa und Auhagen gibt. Ein Selbstbau der einfachen, stützenlosen Konstruktion gelingt immer.

Dächer für Mittelbahnsteige

Bei der Konstruktion der freistehenden Dächer unterscheidet man zwischen ein- und zweistielig. Mit Stielen sind die

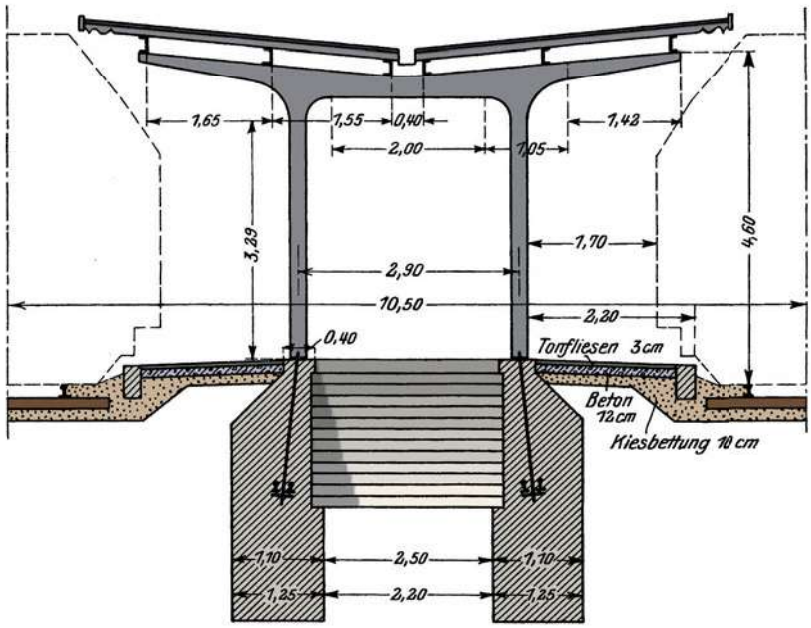
Tipp: Bahnsteigdach mal anders

Eine Dachreparatur sorgt für optische Abwechslung, auch wenn mal gerade kein Zug im Bahnhof Bergedorf an der Strecke Hamburg – Berlin steht. H0-Anlage nach Vorbild: Bergedorfer Eisenbahnfreunde; Foto: Markus Tiedtke

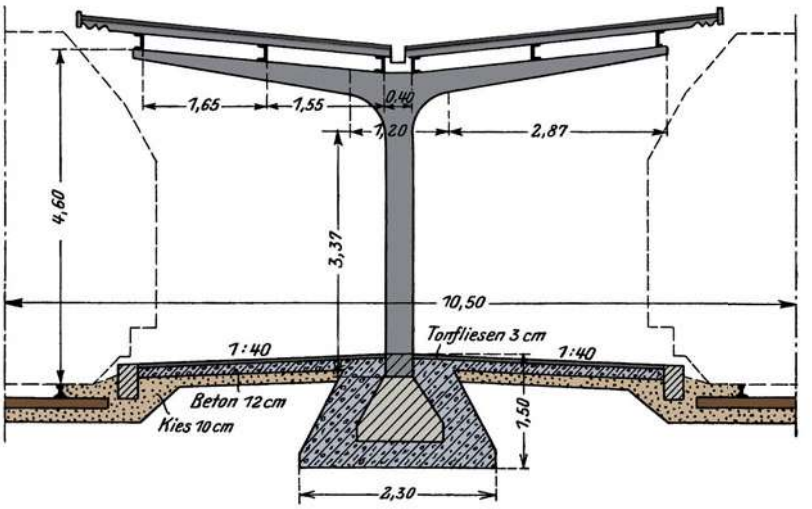
Den zum Aufnahmezeitpunkt fast dachlosen Bautzener Mittelbahnsteig mit hängender, funktionierender Uhr ist auch auf einer Modellbahnanlage ein kurioses Motiv. Am Bahnsteig gerade eingefahren ist 03 2237 mit ihrem Personenzug. Foto: Gotthard Paul

Tragsäulen gemeint. Alte Konstruktionen benötigten zwei Säulenreihen zur Abstützung, moderne ab Ende des 19. Jahrhunderts nur eine Mittelsäule. Anfangs gab es Satteldächer, bei denen die beiden Stützreihen bis fast zur Bahnsteigkante reichten. Dachverlängerungen in Form eines Stulps pro Seite ließen die Dächer weiter überstehen, so dass die Säulenreihen um rund zwei bis drei Meter vom Bahnsteigrand zurückgezogen werden konnten und so dem Ein- und Ausstieg nicht im Wege standen. Eine weitere Verbesserung ist die einstielige Binderkonstruktion, die erstmals auf Mittelbahnsteigen der Ringbahn um Berlin errichtet wurde und eine genietete Stahlfachwerkkonstruktion war. Hierbei steht nur eine Trägerreihe mittig im Bahnsteig und trägt ein leicht v-förmiges Dach, um das Regenwasser an den Säulen abzuführen. Diese Konstruktion wird heute ausschließlich angewendet.

Auch hat sich das Baumaterial geändert. Statt Holz hat deutschlandweit, erstmals 1907 im Hauptbahnhof Nürnberg, Stahlbeton Einzug gehalten. Aus Gusseisen- und



Auf vielen Bahnhöfen traf man Überdachungen mit ab dem 20. Jahrhundert gebauten Mittelfußdächern an. Das Beispiel Neudietendorf zeigt, wie sie normalerweise und bei Bahnsteigabgängen mit Doppelstütze ausgeführt worden sind.
Zeichnung (2): Sammlung Markus Tiedtke



Auf diesem Foto schön zu sehen ist im Sommer 1953 die nur kurze Überdachung des Mittelbahnsteiges im Bahnhof Siegen. In diesem Bereich halten alle Züge, auch die kurzen. Auf dem Durchfahrtsgleis durchquert 23 006 mit ihrem D-Zug, bestehend aus Länderbahn- und Vorkriegswagen, den Bahnhof ohne Halt.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

In Bamberg sahen 1939 zwar die Bahnsteigüberdachungen in ihrer Form modern wie eine Stahlkonstruktion aus, tatsächlich bestanden die Mittelsäulenträger auf beiden Bahnsteigen aber nur aus Holz. Foto: Sammlung Brian Rampp

genieteten Stahlprofilkonstruktionen sind inzwischen geschweißte Stahlblechkonstruktionen geworden. Den aus der alten Zeit heute so beliebten Verschnörkelungen an den Dachunterkonstruktionen ist mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts zunehmend Nüchternheit gegenübergetreten.

Ein schnörkelloses Dach aus Stahl passt zu dem modernen Bahnsteig, der extra für die neue Münchner S-Bahn in Gräfelfingen angelegt worden ist. Die Aufnahme stammt vom 26. Juni 1972.
Foto: Sammlung Brian Rampp

Dächer im Modell

In den letzten Jahren ist Dank vieler neuer Kleinserienhersteller das Angebot neben den bestehenden Klassiker-Modellen der langjährigen Zubehöranbieter nicht nur bei den Empfangsgebäuden weiter angewachsen, sondern auch die Vielfalt der Bahnsteigüberdachung hat zugenommen. Da gerade die neuesten Bausätze überwiegend mit dem Laser hergestellt werden, sind dementsprechend in erster Linie Oldtimer-Bahnsteige mit Holzunterkonstruktionen oder geschweißten Ausführungen ab der Epoche III neu im Angebot. Modelle von Dächern mit gusseisernen Tragsäulen sind mit dieser Herstellungsmethode dagegen nicht realisierbar und die angebotenen Modelle bestehen weiterhin aus Polystyrol, Messing oder dem günstigeren Weißmetall. Eine Messingkonstruktion ist mit Abstand die teuerste Modellausführung und verlangt Löttechnik, dafür ist sie aber auch nach vielen Jahren noch stabil, während Kunststoffsäulen zunehmend spröde und damit zerbrechlich werden. Dennoch sind die Kunststoffmodelle wegen ihrer oft schönen, plastischen Ausführungen empfehlenswert.
Leider lässt aber die Dachbreite bei den meisten Modellklassikern sehr zu wünschen übrig und ist den hauseigenen, viel

Die schlichte, aus Stahl, Beton und Glas gefertigte Nachkriegsüberdachung im Hauptbahnhof Essen rahmte 1994 den von der SNCB-1604 geführten EuroCity aus Ostende /NL ein. Foto: Thomas Feldmann

Futuristisch modern mit viel Glas und Beton nimmt sich die massive Bahnsteigüberbauung im Messebahnhof Hannover-Laatzen im Jahr 2001 aus. Klassisch aus Metall dagegen fällt das einfache Bahnsteigdach am linken Bildrand aus.
Foto: Jürgen Hörstel

zu schmalen Modellbahnsteigen angepasst. In diesem Fall heißt es, das Dach komplett neu zu bauen. Werden Pfosten bei einem breiten, selbstgebauten Dach benötigt, muss man einen Bausatz für einen Mittelbahnsteig ausschlachten. Ideal eignet sich dazu das Bahnsteigdach Hofheim von Kibri (Art.-Nr. 39566) mit seinen angedeuteten Gusseisensäulen und zahlreichem typischen Zubehör für die Zeit ab Ende der 1900er-Jahre bis in die Epoche IV hinein.

Markus Tiedtke

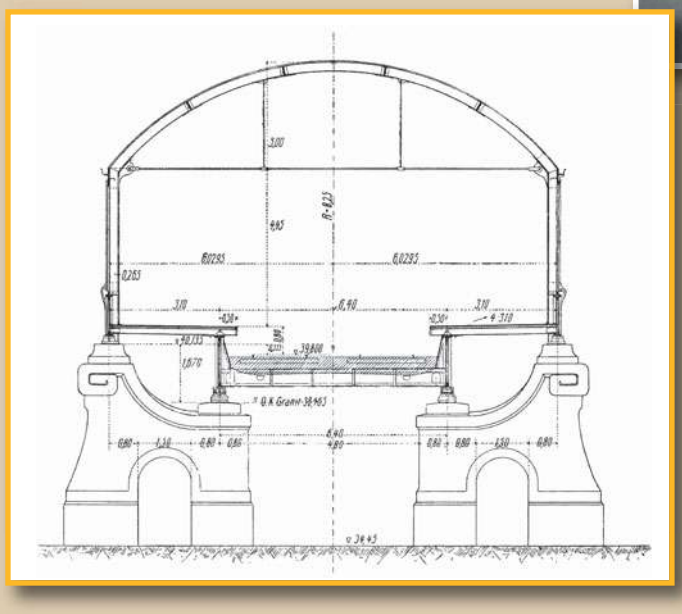
Moderne Bahnsteigdächer wie hier in Köln-Lövenich im September 2016 sind sehr zweckmäßig und nüchtern konstruiert und haben mit dem detailreichen Zierrat aus dem 19. Jahrhundert kräftig aufgeräumt.
Foto: Markus Tiedtke

Im November 1957 verließ V 80 002 mit einem langen Zug aus Dreiachser-Umbauwagen den Hauptbahnhof Frankfurt/Main. Die weit aus der kompletten Hallenüberdachung herausragenden Bahnsteige des Kopfbahnhofes hatten zusätzlich eine normale Mittelfußüberdachung, die zu diesem Zeitpunkt allerdings erneuert wurde.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Bahnsteighallen müssen nicht immer gleich aussehen, wie dies Beispiel aus Halle an der Saale zeigt, als in den 1930er-Jahren die dritte, neu gebaute einen vollkommen anderen architektonischen Stil erhalten hatte. Auf dem Gepäckbahnsteig im Bau befindet sich der Gepäckaufzug.
Foto: Sammlung Brian Rampp

Gleise und Bahnsteige des Durchgangsbahnhofs Lübeck schützten 1991 mittig vier mächtige Hallen vor den Wetterunbilden. Bemerkenswert sind die mit kleinen Kugelbäumen und Rasen bepflanzten, längeren Bahnsteige. Foto: Wolfgang Clössner

Der Hauptbahnhof Hamburg ist als Hallenkonstruktion in Deutschland ein Einzelgänger. Da die Schienen deutlich tiefer liegen als das Straßenniveau, sind an beiden Hallenenden die Bahnsteigzugänge sowie die Zugänge von der Straße her. Im Nordosten befindet sich die große, über den Gleisen querliegende Wandelhalle (Bildhintergrund) mit einer seit 1991 beidseitigen Ladengalerie in Höhe des ersten Stockwerks. Ein klassisches Empfangsgebäude als seitlicher Anbau fehlt bzw. ist deutlich niedriger; die Halle dominiert das Bauwerk.
Foto: Helmut Säuberlich



Haltepunkte städtischer Vorortbahnen erhielten am Ende des 19. Jahrhunderts oft prunkvolle Hallendächer. Die Bahnsteige waren bei Hochbahnen auf beiden Seiten der Gleise angelegt. Für einen Mittelbahnsteig wäre die Hochbahntrasse entsprechend breiter ausgefallen. Der Schnitt zeigt den S-Bahn-Haltepunkt Berlin-Nollendorfplatz.
Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke

Auf der Berliner Stadtbahn überragt eine 1964 neu errichtete Bogenhalle den auf der Hochbahn liegenden Durchgangsbahnhof Berlin-Alexanderplatz. Der Baustil entsprach der sozialistischen Architektur jener Zeit und war dem modernen Umfeld des Platzes angepasst. Am 2. Mai 1976 verließ 01 532 mit D 336 die Halle.
Foto: Rolf Greinke, Sammlung Gerd Schütze

Der Weg zum Zug

Vom Vorbild zum Modell: Bahnsteigzugänge

Es gibt unterschiedliche Lösungen, als Reisender zum Bahnsteig zu gelangen. Viele von ihnen lohnen sich, auch im Modell umgesetzt zu werden, so dass ein Modellbahnhof seinen ganz eigenen Charakter bekommt.

Zugankunft im Bahnhof Lueneburg. Der Weg vom Mittelbahnsteig fuhrte noch um 1960 uber einen Bohlenweg, dessen Schranke dafur von der Bahnsteigaufsicht angehoben worden war.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Ohne einen Übergang sind in einem Durchgangsbahnhof die anderen Bahnsteige vom Hausbahnsteig aus nicht zu erreichen. Während der Zugang zum Hausbahnsteig stets unproblematisch ist, erfordert der zu den Zwischenbahnsteigen besondere Vorsichts- oder Baumaßnahmen.

Die weit kostengünstigste und am meisten verbreitete Lösung ist eine Wegüberführung über die Gleise mittels Holzbohlen beziehungsweise auch das einfach mit Kies aufgefüllte Gleis selbst als Zugang. Sie wurde in vielen einfachen und verkehrsschwachen Bahnhöfen oder Haltepunkten mit mindestens einem zweigleisigen Bahnanschluss angelegt, in denen die Reisenden den gegenüberliegenden Bahnsteig erreichen mussten. Sie sind auch noch heute auf zahlreichen Nebenbahn-Haltepunkten anzutreffen. Von Nachteil ist jedoch, wenn der Zug am Bahnsteig steht, ist der Übergang blockiert.

Die Sicherung erfolgte früher bei mehrgleisigen Bahnhöfen mit regem Zugverkehr durch Eisenbahner, bei breiten

Im Bahnhof Überlingen am Bodensee erreichten auch 1981 die Reisenden die Bahnsteige über zwei einfache, dicht nebeneinander liegende Übergänge auf Schienenniveau. Zur Verhinderung von unbefugtem Überqueren sorgte zwischen den Gleisen ein Geländer mit schiebbaren Holzbrettern an den Übergängen. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Der badische Bahnhof Bühl war 1956 noch ganz geprägt vom ursprünglichen Zustand mit zweigleisiger Hauptstrecke, dem Haus- und einem Außenbahnsteig. Am Hausbahnsteig befand sich auch der Anschluss zur Bühlerbahn. Gut zu sehen ist der abgesenkte Gleisübergang mit Bohlenbrettern und Schlagbaum für die Gepäckwagen. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Der in der Epoche V höher gelegte Mittelbahnsteig im Bahnhof Billerbeck erlaubte im Sommer 2005 bequemes Einsteigen in den Triebwagen. Doch eine zusätzliche Trittstufe mittels Holzbohle war nun nötig, um das Hausgleis überqueren zu können. Foto: Markus Tiedtke

Der Zugang zum Mittelbahnsteig im Bahnhof Bischofswiesen war mit einem beschrankten Bahnübergang kombiniert. Die wenig genutzten Güterwagengleise waren Anfang der 1950er-Jahre reichlich zugewuchert. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Über Fussgängerbrueken kann man in einem Bahnhof die Bahnsteige innerhalb der Gleisanlagen gefahrlos erreichen. Für dieses Polystyrolmodell diente die Brüeke im Bahnhof Radolfzell dem Zubehörhersteller Faller als Vorlage.
H0-Anlage: MSV Post B; Foto: Markus Tiedtke

ROSENTHAL
SCHLOSS-APOTHEKE
41270
ROSENTHAL

Bis weit in die Epoche V konnte man einfache Bahnsteige mit simplen Gleisübergängen antreffen. Die Überquerung war manchmal mühselig. H0-Modul: Sebastian Koch

Überwegen teilweise auch durch Schranken am Bahnsteig. Häufig zog man einen Zaun zwischen den beiden Bahnhofsgleisen, der ein unbefugtes Überqueren der Gleise verhinderte. Der Übergang war dann durch eine Kette, eine Schranke oder ein verschiebbares Tor gesichert. Der Höhenunterschied zwischen Bahnsteig und Gleisprofil-Niveau wird durch eine sanft abfallende Rampe ausgeglichen, die im Bahnsteig eingelassen ist und die Bohlenbretter nehmen am Seitenrand das leichte Gefälle auf.

Diese Überwege wurden auch für Gepäck- und Postkarren genutzt oder es wurden speziell für die Gepäckkarren oft am Ende des Bahnsteigs eigene angeordnet, damit die Reisenden nicht auf die Idee kamen, denselben, oft ungesicherten Überweg für sich zu benutzen.

Rechts: Der einfache Bohlenweg dient ausschließlich dem Bahnhofspersonal zum Überqueren des Gleises. H0-Anlage: Fleischmann; Modellbau: Meike Lohrbeer

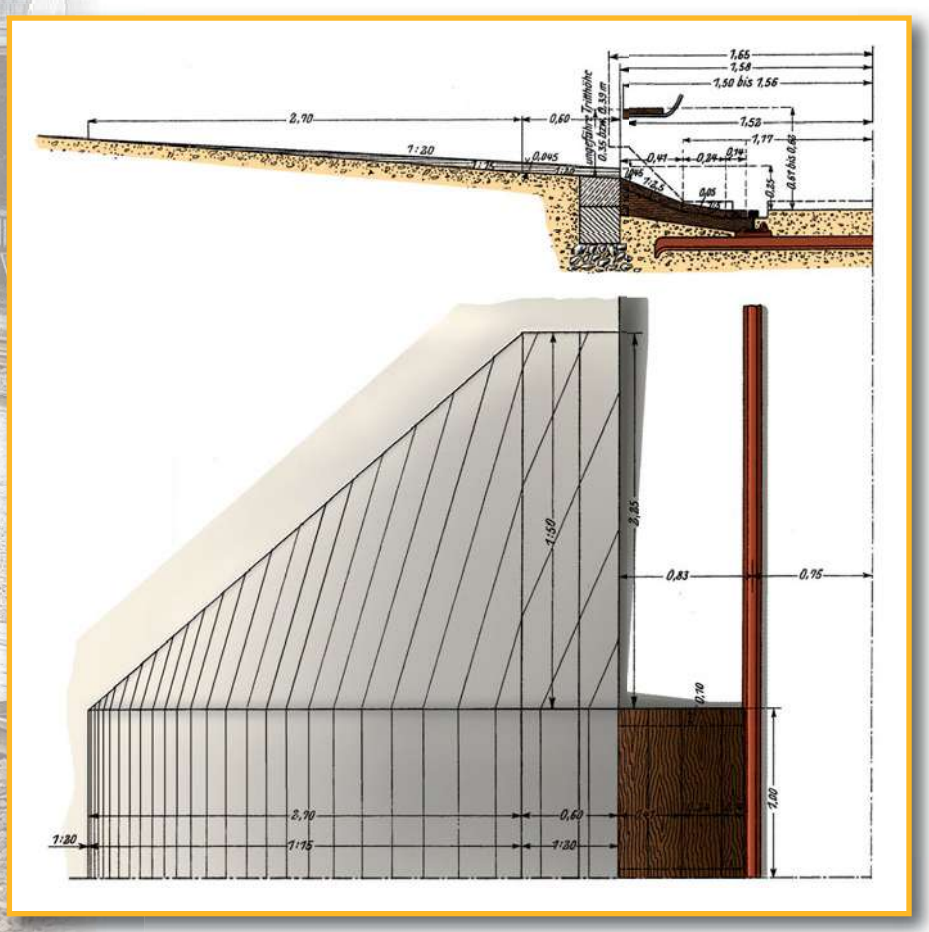
Heute legt man in Bahnhöfen und Haltestellen viel Wert auf rollstuhlgerechte Zugänge zum Bahnsteig. Der Fußgängerübergang kann mit einem Geländerlabyrinth abgesichert werden. H0-Modul: Sebastian Koch; Fotos (3) Markus Tiedtke

In Stollberg überquerte man 1982 das Gleis am Hausbahnsteig, um zum Mittelbahnsteig zu gelangen. Alles war sauber mit Splitt bedeckt.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Am Ende des Personenbahnsteigs im Bahnhof Adorf war die Laufoberfläche abgesenkt, damit Gepäckkarren auf dem Bohlenweg die Gleise überqueren konnten. Die Aufnahme zeigt 38 205 und 94 2103 während eines Plandampftages.
Foto: Joachim Schmidt

Bei seitlich angeordneten, ebenerdigen Gleisübergängen senkte man den Bahnsteig passend ab. Ein Verbotsschild mahnt Reisende vor dem unbefugten Überqueren der Gleise an dieser Stelle. Sie haben stattdessen den Treppenabgang. Foto: Christoph Riedel

Zeichnung eines Gleisübergangs mit typischer Bahnsteigabsenkung für Gepäckkarren. Zeichnung: Markus Tiedtke



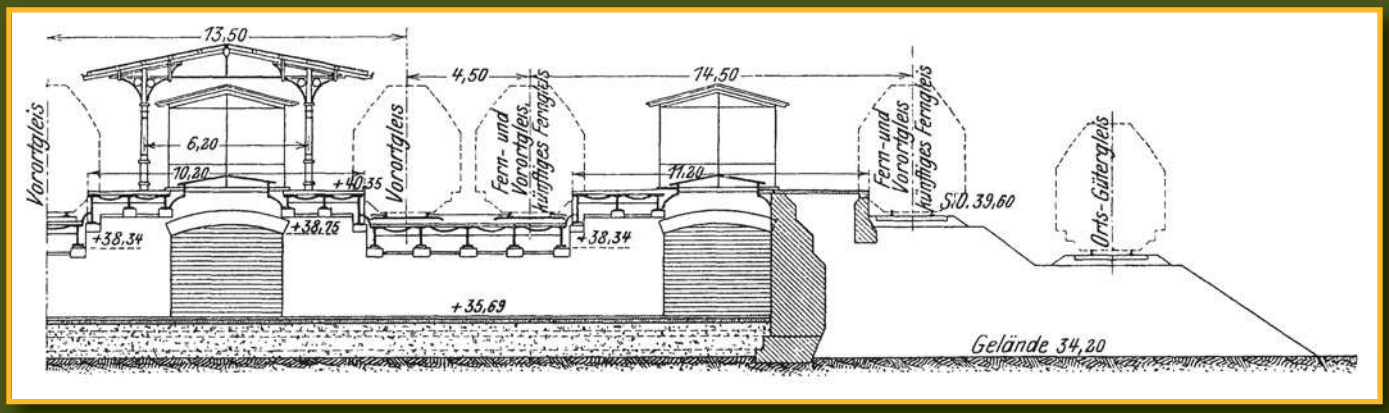
Am Bahnsteigende befanden sich in Eller an der Mosel die Treppenzugänge für die beiden zueinander versetzten Bahnsteige. 38 1407 durchquert mit D 21 1953 den Bahnhof.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

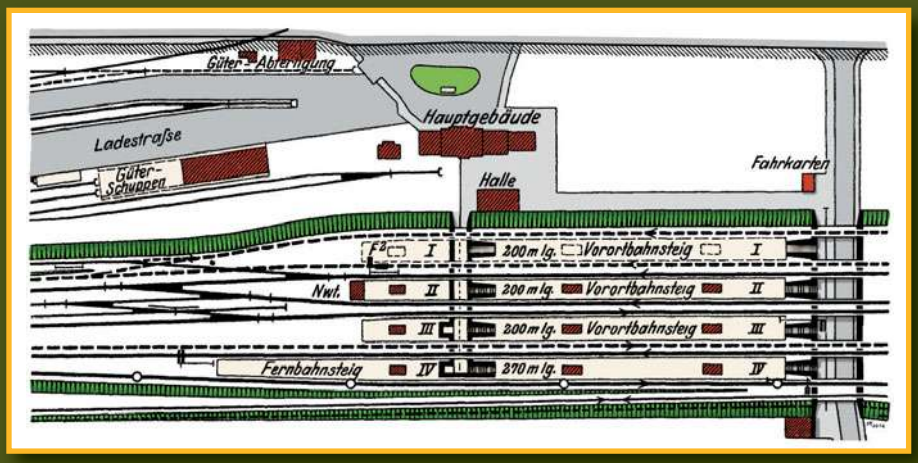
Fußgängertunnel

Das hohe Unfallrisiko führte zumindest auf den größeren Stationen allerdings zum Ende des 19. Jahrhunderts schon bald zum Ersatz solcher Bahnsteigzugänge. Für ein sicheres Erreichen der anderen Bahnsteige in verkehrsstarken Bahnhöfen etablierte sich weitgehend die Tunnellösung. Diese bot sich von vornherein bei solchen Bahnhöfen an, deren Gleisniveau oberhalb des Eingangsbereiches der Bahnhofshalle lag (Hochbahn). Als Beispiele seien hier die Bahnhöfe von Dresden, Hamburg Dammtor, Halle (Saale), Köln oder auch die meisten der Bahnhöfe an der Berliner Stadtbahn genannt.

Die Breite der Fußgängertunnel wird den Strömen der Reisenden angepasst. Die Treppenbreite beginnt bei 2,5 m und endet bei 4 m. Die Tunnelzugänge liegen in der Regel unmittelbar am Ausgang der Schalterhallen; aber auch Lösungen abseits des Empfangsgebäudes sind anzutreffen. Ausgeführt werden die Tunneldecken im Gleisbereich wie eine Trogbrücke mit Blechwanne, bei der die Gleise in der Schotterbettung verbleiben,

Separate Treppenzugänge zum Bahnsteig sind im Mittelgebirgsraum üblich, vor allem, wenn es sich um einen S-Bahnsteig handelt, der kein Empfangsgebäude als zentralen Zutritt benötigt. H0-Schaustück: Brawa; Modellbau Holger Mainhard

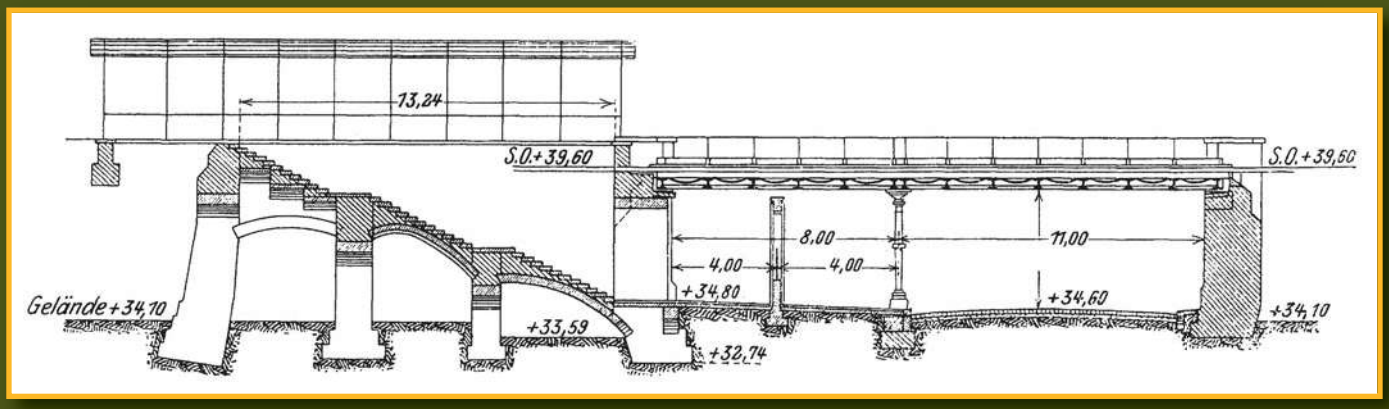




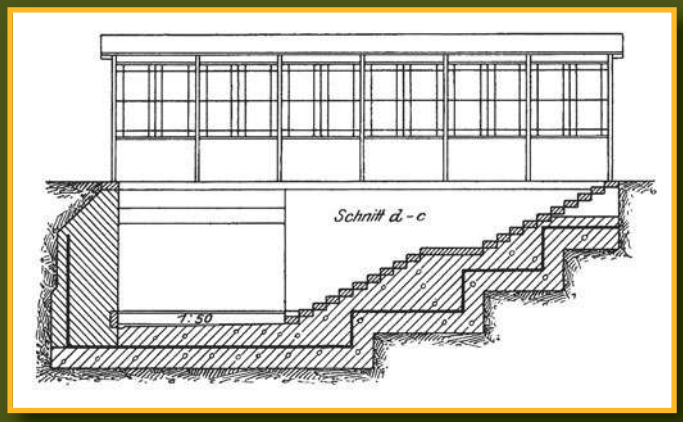
Der Querschnitt der Fußgängerunterführung macht die Konstruktion einer Tunnellösung sichtbar. Die Maße können als Vorlage für eine vorbildgerechte Modellumsetzung dienen.

Der Bahnhof Berlin-Niederschönweide teilte sich Anfang des 20. Jahrhunderts in zwei Bereiche auf. Alle Bahnsteige waren über Fußgängertunnel untereinander erreichbar und über zusätzliche Treppenabgänge mit der Straße verbunden.

Der überdachte lange Treppenabgang zur Straße hat im Bahnhof Berlin-Niederschönweide gleich zwei Treppen-Zwischenabsätze. Beachtenswert ist auch der breite Gehsteig. Zeichnungen (3): Sammlung Markus Tiedtke



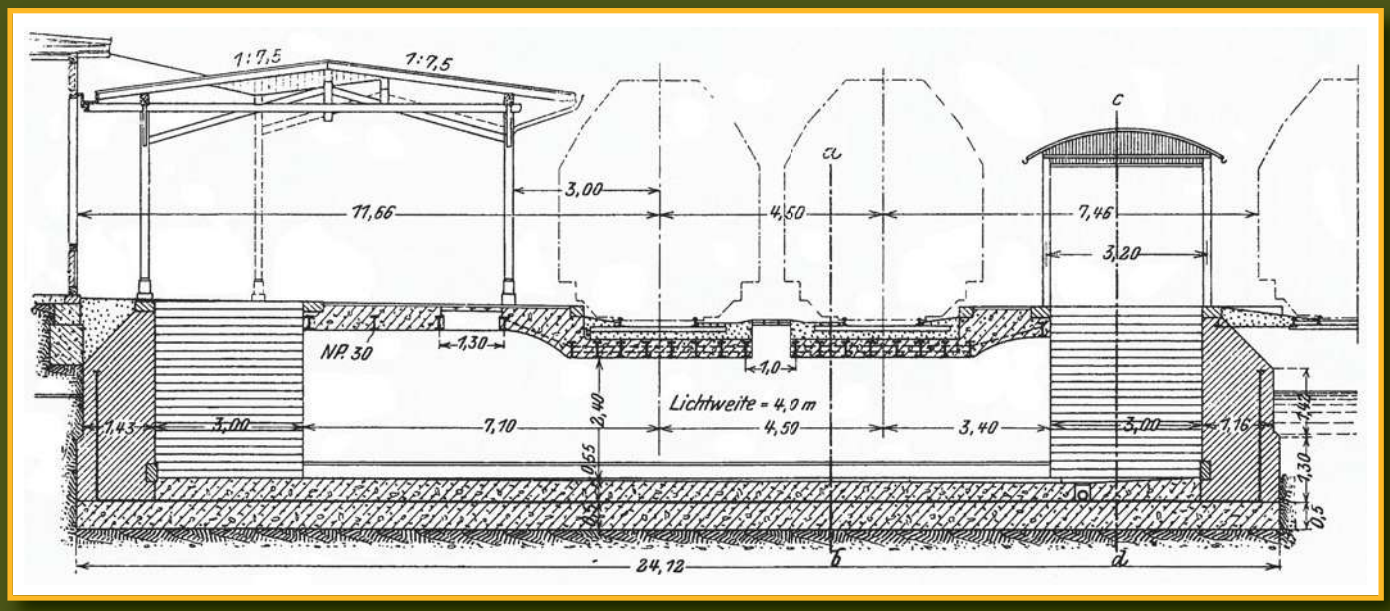
Der Bahnsteigabgang am Hausbahnsteig in Grünstadt ist mit seiner 180-Grad-Anordnung ungewöhnlich. Der Zwischenabsatz ist dagegen Standard. Beachtenswert sind die im Jahr 1977 drei verschiedenen Stationsschilder auf den Bahnsteigen.
Foto: Herbert Stemmler



Auf dem unbedachten Bahnsteig in Plaue erhielt der Abgang dennoch einen separaten Wetterschutz.

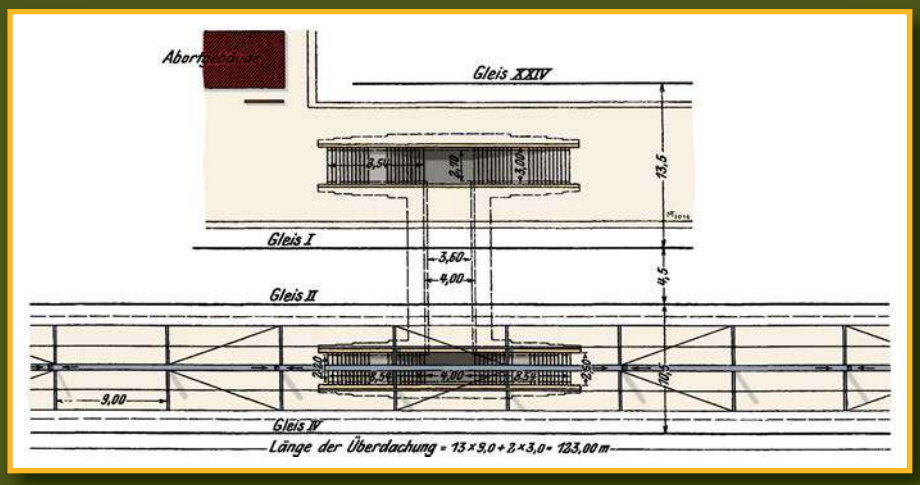
Fußgängertunnel des Bahnhof Plaue Anfang des 20. Jahrhunderts. Beachtenswert sind die beiden Lichtkuppeln auf dem Bahnsteig und zwischen den Gleisen.

Der Bahnhof Günzach besaß am 19. Mai 1937 eine Fußgängerunterführung für die Zugänge zu den Bahnsteigen, während die hohe Fußgängerbrücke normalen Passanten das Überqueren des gesamten Bahnhofs ermöglichte, ohne ihn betreten zu können. Foto: Sammlung Brian Rampp



oder aus Beton, um Erschütterungen durch die Züge zu reduzieren. Unterquerungen mehrerer nebeneinander liegender Bahnhofsgleise können mittig zwischen den Gleisen ein Lichtdach zur Ausleuchtung des Tunnels mit Tageslicht erhalten.

In besonders verkehrsstarken Bahnhöfen genügt ein einzelner Fußgängertunnel nicht. Eine weitere Über- oder Unterquerung an anderer Stelle, z. B. am Busbahnhof oder an beiden Enden des Bahnsteiges, entzerrt den Fußgängerstrom vor allem während des Berufsverkehrs.



Konstruktion eines Doppeltreppenabgangs im Bahnhof Neudiettendorf, wie er vielerorts in ähnlicher Weise errichtet wurde. Zeichnungen (3): Sammlung Markus Tiedtke

Rechts: Der freie Zugang zum hochgelegten Bahnsteig einer städtischen Hochbahn mit Nahverkehrsbetrieb erfolgt vom Bürgersteig aus oft über Treppen. Nachts kann man den Zugang nach Fahrplanende absperren. Foto: Wolfgang Clössner

BAHNSTEIG 2
KÖLN SÜD
140 742-8
DB BAHNHOF KÖLN SÜD DB

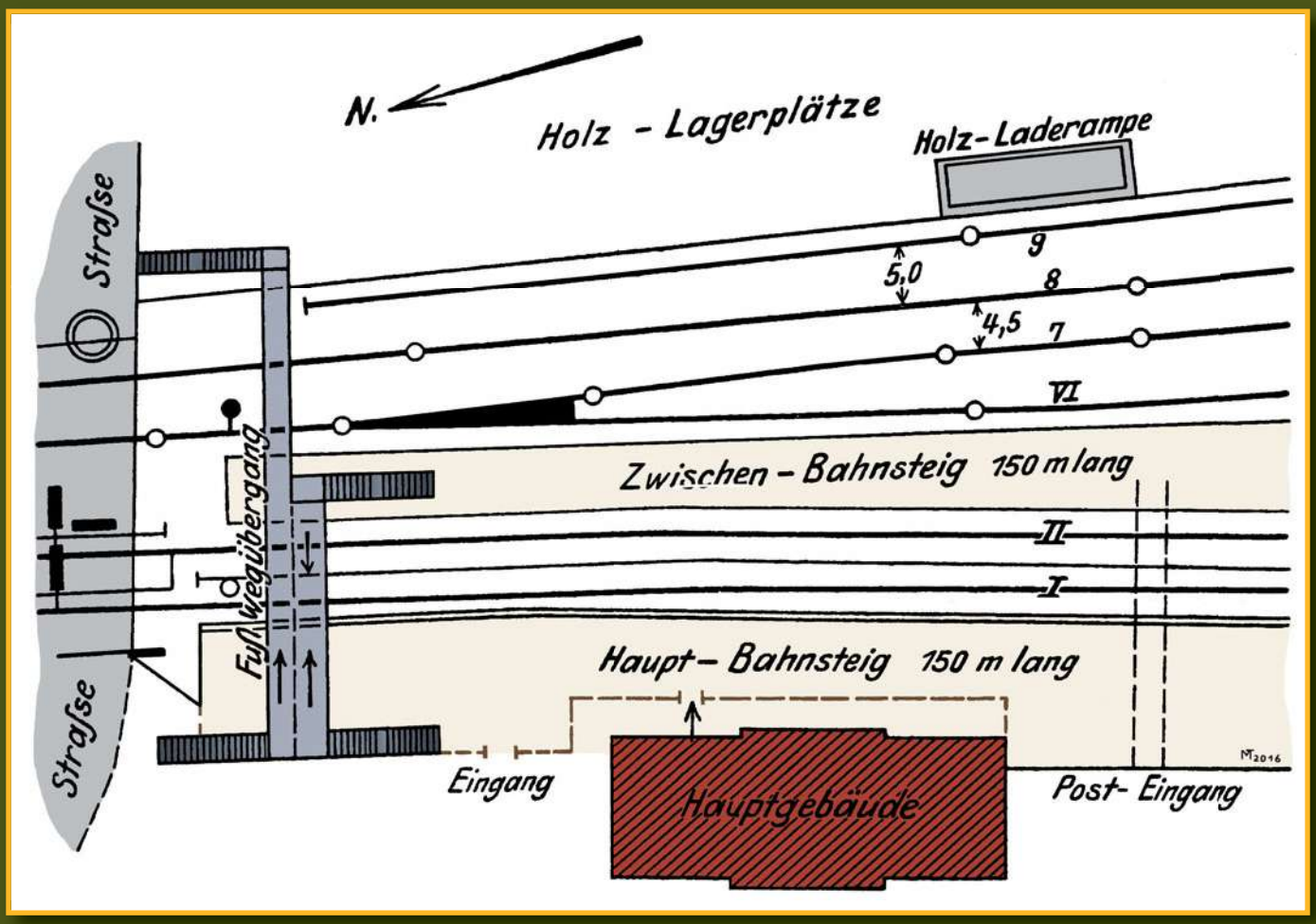
Der Bahnhof Radolfzell besaß im September 1963 eine lange, überdachte Fußgängerbrücke, die den Zugang zu allen Bahnsteigen ermöglichte. Die niedrige Brückenhöhe war in der Dampflokzeit festgelegt worden. Foto: Gottfried Turnwald

Unten: Diese massive und schön gestaltete Bahnsteigbrüeke im Stile der Bergischen Architektur führte im Bahnhof Elberfeld Zoo die Reisenden vom Empfangsgebäude direkt zu den beiden Bahnsteigen. Die Aufnahme stammt von 1925. Foto: Kurt Eckler; Sammlung Helmut Säuberlich

Brücken für Fußgänger

Eine kostengünstige Alternative zu den Tunneln – und auch nachträglich problemlos zu realisieren – sind Fußgängerbrücken. Nicht nur in kleinen, sondern auch in einigen größeren Bahnhöfen mit ungünstigen Untergründen, z. B. hoher Grundwasserspiegel, entstanden statt unterirdischer Zugänge Fußgängerbrücken als Bahnsteigzugang. Ihre Breite betrug mindestens 2,5 m.

Die Brücken haben jedoch den Nachteil, dass sie bei einer ebenerdigen Anlage eine lange Treppe benötigen, bis man das obere Lichtraumprofil der Züge überqueren kann. Gesellt sich eine Oberleitung dazu, wird der Bau sehr hoch. Auch schränkt ihre Silhouette den freien Blick von den Stellwerken auf das Bahngelände ein. Ideal sind dagegen die oberirdischen Gleisüber-



Im Bahnhof Wernhausen gab es um 1920 gleich zwei, nebeneinander liegende Fußgängerbrücken. Während die linke dem normalen Passantenverkehr zum Überqueren der Gleise diente, konnte man nur auf der rechten die beiden Bahnsteige erreichen. So blieb der Zugang zum Bahnhof unter Kontrolle. Zeichnung: Markus Tiedtke

Statt langer Fußgängertunnel sind Fußgängerbrücken die kostengünstigere Lösung bei weit auseinandergezogenen Bahnsteigen wie bei diesem Trennungsbahnhof. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Der Bahnhof Alpirsbach war auch 1959 noch mit seiner einfachen Holzbrücke für den Fußgängerverkehr ausgestattet. Eine Verbindung zu den Bahnsteigen hatte sie nicht.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

querungen, wenn der Zugang oder das Empfangsgebäude auf einem höheren Niveau liegt als die Gleisanlage. Beispiele sind die Bahnhöfe Oberhof oder Bad Kleinen.

In einigen Fällen dienten die herkömmlichen Fußgängerbrücken auch dem normalen Fußgängerverkehr zur Bahnhofsquerung oder zusätzlich als Zugang zur Betriebswerkstätte (Bw). Ein solcher kombinierter Bahnsteig- und Bw-Zugang existierte bis Ende der 1990er-Jahre im oberpfälzischen Schwandorf.

In der Frühzeit der Eisenbahnen waren solche Hochbauten wahre Kunstwerke der Metall-, Holz- und später auch Betonverarbeitung. Erst in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts kamen dann oft geschmacklose und plumpe Beton- oder Stahlkonstruktionen zum Einsatz.

Überquert eine öffentliche Straßenbrücke die Gleise, kann man auf den Bau einer zusätzlichen Fußgängerbrücke verzichten und braucht nur noch Treppenabgänge zu den Bahnsteigen zu bauen. Gleiches gilt auch bei Hochbahnen, die von einer Straße gekreuzt werden. In diesem Fall laufen Treppen vom Gehweg hinauf zum höherliegenden Bahnsteig.

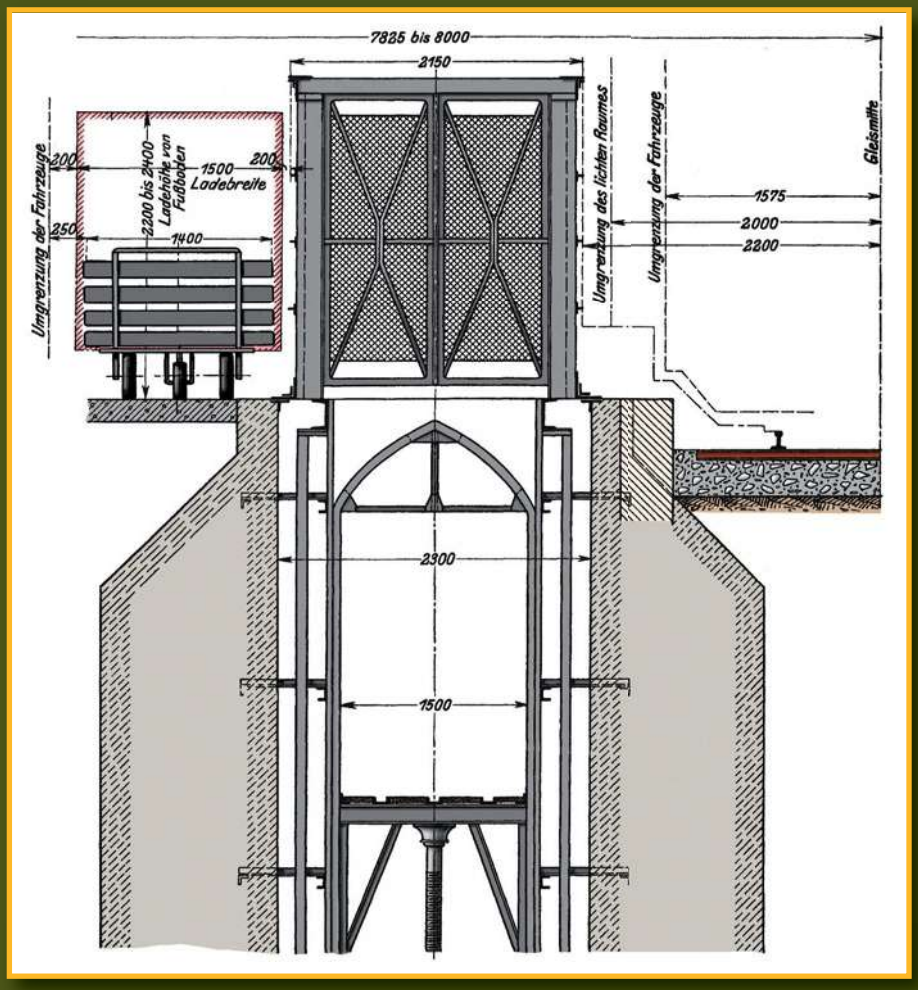
Auf einer Modellbahnanlage wirken Fußgängerbrüeken zwischen den Bahnsteigen häufig sehr interessant und lockern das weitläufige Bahngelände optisch auf. TT-Anlage: Modellbahn im Stellwerk e. V.

Die Spannbetonbrücke vom Betriebshaltepunkt Kempten Bahnbetriebswerk diente ausschließlich der Überquerung der Gleise, während der Zugang zur Brücke über einen ansteigenden Weg erfolgte. Foto: Sammlung Brian Rampp

Lag das Empfangsgebäude wie im Haltepunkt Aumühle der 1930er-Jahre erhöht und quer über den Gleisen und hatte sogar direkten Anschluss an die Straßenbrücke, konnte man die einzelnen Bahnsteige direkt vom Empfangsgebäude mittels Treppen erreichen. H0-Anlage nach Vorbild: Bergedorfer Eisenbahnfreunde

In der Regel stehen Lastenaufzüge nur dem Gepäcktransport zur Verfugung, um die Wagen auf eine andere Ebene zu hieven, wofur normalerweise eine steile Rampe nötig wäre.
H0-Schaustück: Brawa; Modellbau Holger Mainhard

Am Ende der Personen- und Gepäckbahnsteige im großen Bahnhof Oldenburg, aufgenommen im Mai 1956, befand sich ein ebenerdiger Gleisübergang für die Gepäck- und Postkarren. Gleich drei turmartige Lastenaufzugbauten sind hier zu erkennen und die Fußgängerbrücke zur Überquerung der Bahnanlage rundet das interessante Bild ab.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

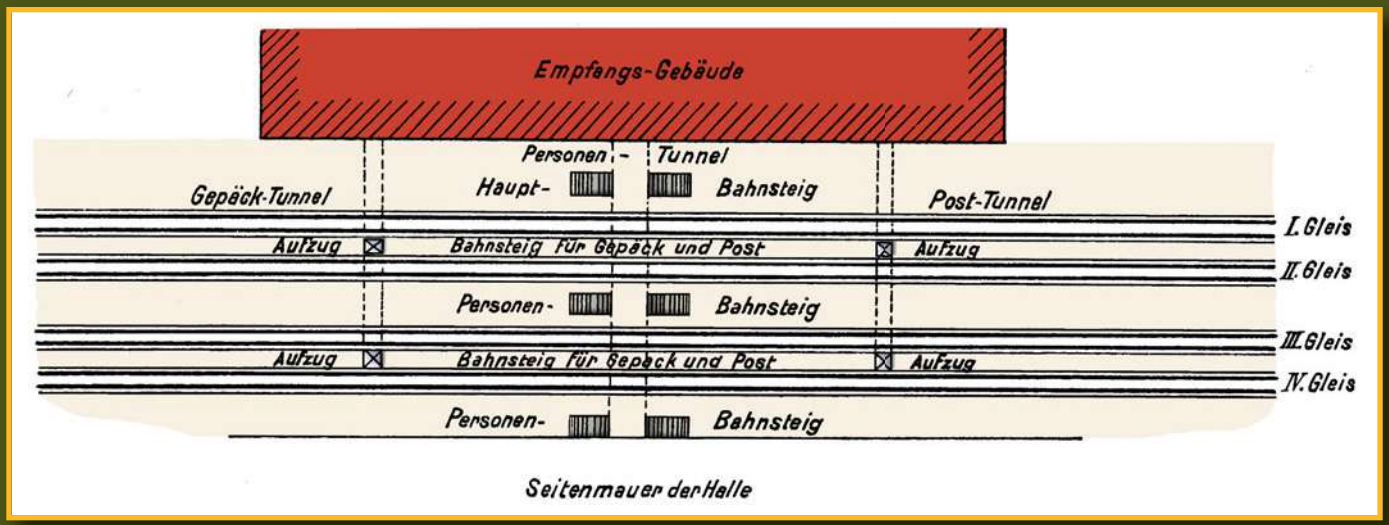


Der Querschnitt zeigt ein Beispiel eines Lastenaufzuges. Auf ihm erkennt man das Lichtraumprofil eines Gepäckkarrens, der zumindest an einer Seite des Bahnsteigs zwischen Gleis und Aufzug vorbeirollen können sollte.
Zeichnung: Markus Tiedtke

Aufzug

Für den Gepäck- und Posttransport hatte man in verkehrsreichen Bahnhöfen mit mehreren Bahnsteigen Tunnelanlagen angelegt, die räumlich vom Fußgängertunnel getrennt waren, was das Unfallrisiko zusätzlich minderte. Die Röhre führte oft direkt zum Postgebäude am Rande des Empfangsgebäudes.
Mit einem Lastenaufzug gelangte man auf den Bahnsteig. In großen Bahnhöfen mit ständig ein- und auslaufenden Zügen hatte jeder Gepäckbahnsteig gleich zwei Lastenaufzüge, verteilt an den beiden äußeren Enden des Bahnsteigs. Der Gepäckbahnsteig war passend breit ausgelegt. Heute jedoch findet der Posttransport nicht mehr mit der Bahn statt, dennoch sind einige Anlagen stehengeblieben und dienen nach entsprechendem Umbau auch dem Erreichen der Bahnsteige von rollstuhlgebundenen Schwerbehinderten.
Diesen modernen Service kannten gehbehinderte Reisende in den früheren Jahren in den meisten Bahnhöfen jedoch nicht. Sie mussten die Bahnhofsmission ansprechen, die dann half, die Treppen zu überwinden, oder man brachte die Gehbehinderten im unterirdischen Bereich des Bahnhofs zu den Gepäckaufzügen innerhalb der Gepäck- und Postabfertigung. Heute müssen Bahnsteige auch von in

Große Bahnhöfe konnten statt ebenerdiger Gleisübergänge mit unterirdischen Bahnsteigzugängen für Gepäckkarren ausgestattet werden. Die Tunnel waren unabhängig vom Personentunnel angelegt und statt langer Rampen wurde jeder Wagen einzeln über einen Lastenaufzug zu den Bahnsteigen, hier separaten Gepäckbahnsteigen, befördert.
Zeichnung: Markus Tiedtke



Nur die schmalen Gepäckbahnsteige im Hauptbahnhof Leipzig der späten 1930er-Jahre waren mit offenen Lastenaufzügen ausgestattet.
Foto: RBD Halle, Sammlung: Leikra

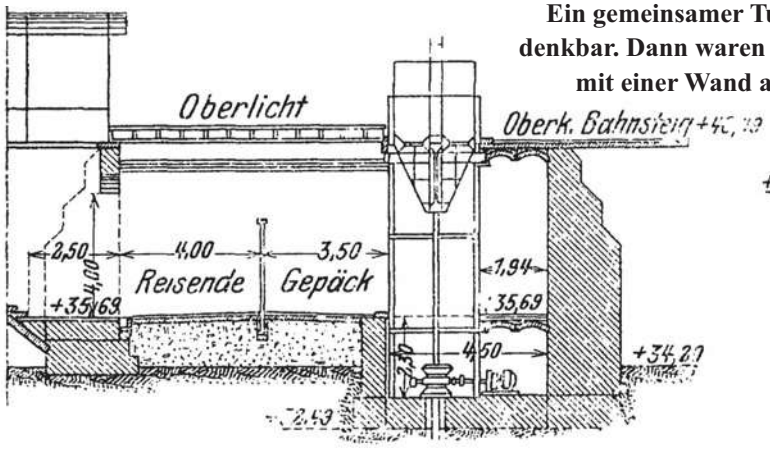
Im Hauptbahnhof Leipzig war ein ausgedehntes Gepäck-Transportsystem unter dem Bahnhof angelegt, das auch Krankentransporte mittels Aufzugs erreichen und nutzen konnten, um zum Bahnsteig zu gelangen.
Foto: RBD Halle, Sammlung Brian Rampp

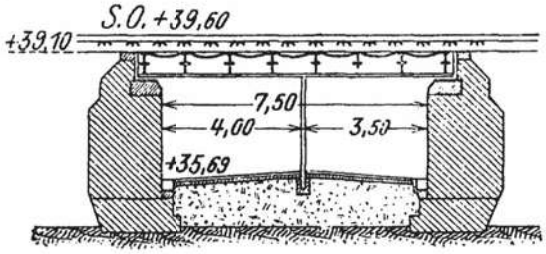
ihrer Bewegung eingeschränkten Schwerbehinderten über den normalen Zugang erreichbar sein. Um das Manko der damit verbundenen Treppen für gehbehinderte Reisende zu verringern, entstanden in den letzten beiden Jahrzehnten mehr und mehr neue Aufzüge. Dazu wurden in einigen Fällen ältere Postaufzüge umgebaut oder auch teilweise ein Treppenaufgang geopfert. Inzwischen haben auch viele hochliegende S-Bahn-Haltestellen einen Aufzug. Diese werden auch gerne von älteren Menschen oder zum Transport von schwerem Gepäck oder Fahrrädern genutzt.

Modellumsetzung

Modelle von Fußgängerbrücken sind bei allen großen Zubehörherstellern im Angebot und sind durch Zukauf beliebig verlängerbar. Häufig sind sie aber in der Höhe für Oberleitung ausgelegt. Bauten der Dampflokzeit waren niedriger, so dass man einige Modelle umbauen muss. Einen angedeuteten Fußgängertunnel mit überdachtem Treppenabgang und ein Gepäckaufzug ab der Epoche III bieten für H0 EFMH Modellbau und MKB als gelaserte Kartonbausätze. Inzwischen haben sich in den modernen Bahnhöfen neben den normalen Treppen auch Rolltreppen durchgesetzt und sollten auf keiner Epoche-V- oder -VI-Modellanlage fehlen. Doch nur die Firma Stadt im Modell hat für ihren U-Bahnhof passende Modelle in H0 entwickeln lassen.

Markus Tiedtke





Ein gemeinsamer Tunnel für Reisende und Gepäckkarren war auch denkbar. Dann waren die Lauf- und Fahrbereiche wegen Unfallschutz mit einer Wand abgetrennt. Zeichnung: Sammlung Markus Tiedtke

Der Lastenaufzug im Bahnhof Ottbergen (Epoche IV) hat einen Anschluss an die öffentliche Straße und kann auch von Reisenden mit Traglasten genutzt werden. H0-Anlage nach Vorbild: Modellbundesbahn in Bad Driburg

Modernisierte Bahnhöfe und Haltepunkte erhalten heute neben einem Treppenzugang auch zusätzlich einen Personenaufzug für Schwerbehinderte und Sperrgut. H0-Schaustück: Faller; alle Modellfotos (10): Markus Tiedtke

Treppauf, treppab
Zugang für Reisende

In weitläufigen Bahnanlagen können Fußgängerbrücken auf Modellanlagen interessante Akzente setzen. Verschiedene Bauausführungen sind möglich, oft erfordert die konkrete Situation jedoch individuelle Lösungen.

Sobald Bahnhöfe mehrere Bahnsteige aufzuweisen haben, stellt sich die Frage, wie der sichere Zugang für die Passagiere zu bewerkstelligen ist, ohne dass diese die Gleise überqueren müssen. Die am weitesten verbreitete Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig ist eine Unterführung, von der aus Treppen aufwärts zu den einzelnen Bahnsteigen führen.

Eine andere Lösung sind Brückenkonstruktionen in unterschiedlichen Ausführungen über den Gleisen. Sehr beliebt waren beim Vorbild Bauten aus Metallfachwerk, da sie relativ schnell aufzurichten, technisch einfach zu konstruieren und sehr flexibel in der Ausführung zu gestalten waren.

Ein Modell eines solchen Übergangsteges bzw. Fußgängerbrücke findet sich beispielsweise im Programm von Kibri. Der Bausatz kann durch weitere Bausätze beliebig erweitert werden, um entweder verlängerte Varianten zu erzielen oder ihn sonst den Gegebenheiten auf der eigenen Anlage anzupassen. Das Vorbild bietet hierzu genügend Anregungen für Nachbauten im Modell.

Hat man sich für den passenden Aufstellungsort und die individuelle Gestaltung der Fußgängerbrücke entschieden, sollte man sich bereits jetzt überlegen, wie die zugehörigen Betonfüße gesetzt werden können. Denn so variabel es auch ist, das Brückenmodell von Kibri kennt nur rechte Winkel.

Sollen Brücke und Bahnsteig in einem anderen als dem rechten Winkel zueinander stehen, ist die Kreativität des Modellbauers gefragt, um eine passende, aber auch glaubwürdige Lösung zu finden. Zudem sollte man schon zu diesem Zeitpunkt wissen, was außer den Gleisen noch an Einrichtungen unter der Brücke verlaufen soll, zum Beispiel Drahtzugleitungen, Kabelkanäle oder Ähnliches. Diese müssen bei der Planung der Brückensteglänge unbedingt mit eingeplant werden, damit der spätere optische Gesamteindruck stimmig ausfällt und nichts direkt neben Gleisen und Brückenstützen zu gequetscht scheint.

In unserem Falle soll der Übergangssteg nicht nur verlängert werden, sondern er weist am hinteren Abgang noch zusätzlich einen anderen als den beim Modell vorgegebenen rechten Winkel auf.

Darüber hinaus wurde das Kibri-Modell auf der ganzen Länge niedriger ausgeführt, da auf den Gleisen darunter nur Dampfbetrieb vorgesehen ist. Die für einen Bahnbetrieb mit Oberleitung ausgelegten hohen Brückenstützen wurden um das untere Fachwerkträgerelement gekürzt. So erhält man die Durchfahrtshöhe für einen Diesel- oder Dampflokbetrieb.

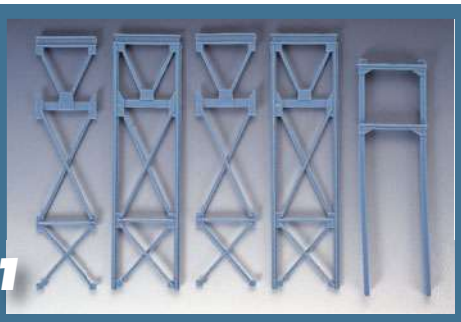
Da der Kunststoffbausatz einige kleine runde Vertiefungen durch die Spritzgussform-Auswerfer aufweist, kann man sich überlegen, ob man diese später sichtbaren Schönheitsfehler vor dem Zusammenbau mit einem Nitrospachtel verfüllt und anschließend verschleift. Bei Modellen auf einem hochwertigen Schaustück oder Diorama ist dieser etwas zeitaufwendige Arbeitsprozess jedoch unbedingt empfehlenswert.

Der Modellbau beginnt

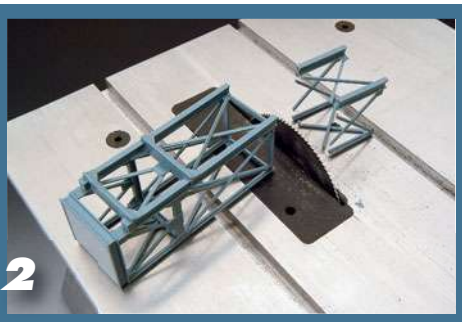
Bei Stahlfachwerk-Bauwerken wie diesem ist es entschieden einfacher, die unterschiedlichen Bauteile bereits vor dem Zusammenkleben farblich zu gestalten. Die Brückenstützen klebt man jedoch vor der Lackierung als Baugruppe zusammen, damit die nachträgliche Klebung entfallen kann und vor allem eventuelle Klebespuren bereits durch die Erstlackierung überdeckt werden. Einen

Bei ausgedehnten Bahnanlagen sind Fußgängerbrücken oft ein auflockernder Blickfang.

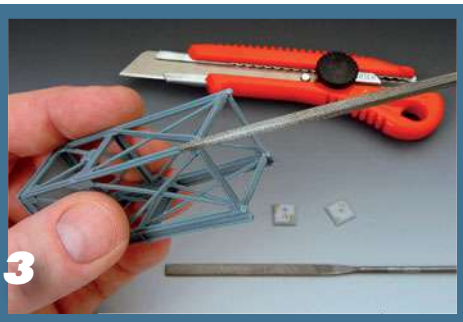
Brückenstützen



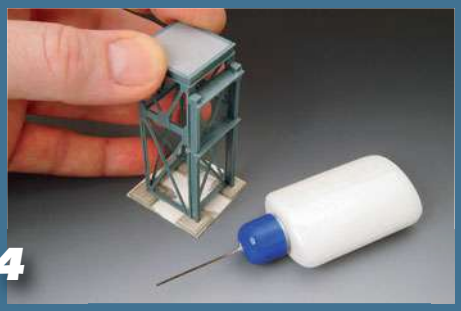
Vor dem Zusammenbau sollten alle abgetrennten Einzelteile der Kibri-Fußgängerbrücke gründlich versäubert und sorgfältig entgratet werden.



Ohne Oberleitungsbetrieb auf der Bahnstrecke können die Stützen gekürzt werden, was später ein gefälligeres Gesamtbild der Brücke ergibt.



Die abgesägten Profile der Stützen werden zum Einsetzen in die Betonsockelfüße mit einer Schlüsselfeile sorgfältig angepasst.



Das Montieren auf eine Platte sorgt für einen ebenmäßigen und senkrechten Stand des Brückenbauwerkes.

Die Auswerferabdrücke in den Sockeln werden verspachtelt und anschließend verschliffen.

Nach Festkleben der ersten Grundplatte für die Brückenstützen richtet man die zweite nach dem Grundgerüst aus.

Werkzeuge

- feine sowie kleine Schlüssel- und Flachfeile, Schmirgelpapier mit Körnung um 230
- Seitenschneider, scharfes Bastelmesser, Schneidematte, Tischkreissäge
- spitze und normale Pinzette
- Stahllineal, Messschieber (Schiebelehre)
- Spritzpistole, diverse Pinsel von 00 bis 2

Materialliste

- Übergangssteg Kibri (Best.-Nr. B-9301)
- Polystyrolplatte 0,5 und 1,5 mm dick
- Eisenzaun von Faller (Art.-Nr. 180 403)
- matte Modellbaufarben, Farbenverdünner,
- Polystyrol- und Haftkleber

gleichmäßigen Farbauftrag erzielt man am besten mit der Spritzpistole. Zum Kleben mit Polystyrolklebern muss natürlich an den passenden Stellen die Farbschicht durch Abschaben wieder entfernt werden. Nur so erzielt man mit diesem Klebstoff eine stabile Klebenaht. Als nächstes werden die Stützen des Bauwerks entsprechend gekürzt und im Anschluss versäubert, bevor die einzelnen Baugruppen zusammengesetzt werden können.

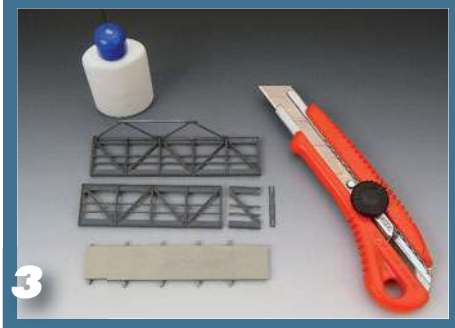
Nach dem Aushärten der Klebungen kann nun zur Vollendung der Brücke geschritten werden. Sind die Baugruppen zusammengesetzt, fehlen nur noch Geländer oder gegebenenfalls Schutzgitter, wenn es doch eine Oberleitung gibt.
Jetzt kommen die Betonfüße an die Reihe, deren Position man schon zu Beginn festgelegt haben sollte. Das Setzen der kleinen Plättchen auf der Anlagenoberfläche kann man sich mit einem kleinen Trick erleichtern. Man schneidet einfach quadratische Platten aus dünnem Polystyrol zurecht, die etwas größer sind als die Seitenlänge der ebenfalls quadratischen Podestmasten inklusive der Betonfüße. Wenn man die Betonfüße an die Mastenden geklebt hat, wird die Platte ebenfalls direkt danach auf der Unterseite der Füße befestigt und auf einer planen Fläche mit leichtem Druck aufgesetzt. Dadurch bekommt man gleichzeitig ein gleichmäßiges ebenes Fundament und exakt lotrecht stehende Masten.
Die so gewonnenen neuen Grundplatten für die Stützen werden auf der Anlage durch das provisorische Setzen der fertigen Brücke endgültig platziert. Nach Wegnahme der Brücke liegen die Fundamente frei und können in die noch ausstehende Anlagenbodengestaltung direkt mit einbezogen werden, ohne dass dabei die eigentliche Brücke im Wege steht.

Nicht konfektionierte Länge

Interessant und kniffliger wird der Bau eines Steges, wenn eine Distanz über-

Individuelle Brücke

Die Brücke wird schrittweise komplettiert. Durch mehrmalige Probestellungen erhält sie schließlich ihre endgültige Winkelform und tatsächliche Länge.



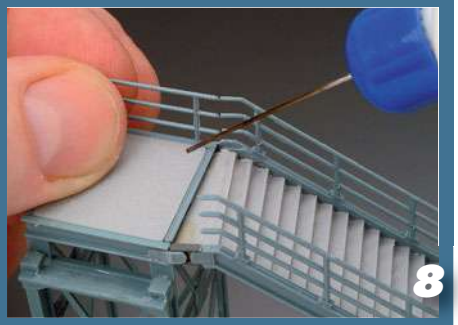
Die seitlichen Brückenverstrebungen sollte man für eine glaubwürdige Statik nur segmentweise kürzen.

Die Geländer werden mittels Bastelmessers der Länge der Aufstiegstreppe angepasst.

Der Brückenwinkel macht an dieser Stelle ein keilförmiges Zwischenstück erforderlich.

Zur Kontrolle der Füllstücke führt man beim Bauen regelmäßig Passproben durch.

Erst die zusätzlich angesetzten Knotenbleche geben dem Ansatzstück genügend Halt.



Nun kann das restliche Geländer angepasst und sorgfältig aufgeklebt werden.

Solange der Modellbau mit seinen Anpassungen der Bauteile nötig ist, werden die Kunststoffteile nicht lackiert. Die Teile steckt man nur zusammen, was glücklicherweise bei diesem Bausatz hält.

Das Lackieren der einzelnen Baugruppen geschieht am besten mit einer Airbrush-Pistole.

DB
64 335

brückt werden soll, die nicht der Länge eines Standard-Tragwerkes entspricht. Da hilft nur noch, selbst Hand anzulegen. Um die passende Länge zu erhalten, muss man entweder einzelne Segmente aus der Konstruktion herausschneiden oder neue ansetzen. Der sauberste Schnitt wird mit Hilfe einer kleinen Tischkreissäge erzielt, nachdem man die beste Schnittstelle definiert hat.

Nacharbeiten lässt sich in Polystyrol vieles, aber es bringt auch einen entsprechenden Aufwand mit sich. Eventuelle Fugen werden mit Spachtelmasse geschlossen und, nachdem die Masse gründlich durchgetrocknet ist, verschliffen. Der vom rechten Winkel abweichende hintere Treppenabgang konnte mittels einer passend zugeschnittenen Polystyrolplatte realisiert werden. Wichtig ist es in solchen Fällen, die entsprechenden Verstrebungen im unteren durchgehenden Querträger aus übriggebliebenen Teilen des jeweiligen Bausatzes nachzubilden. Dabei sollte man auf die korrekte Dimensionierung achten.

Sollten solch umfangreiche Änderungen am Modell nötig werden, ist es ratsam, mit der farblichen Endgestaltung der Fachwerkträger und Laufflächen beziehungsweise Treppen bis zum Zwischenabschluss der Arbeiten zu warten. Erst wenn diese Baugruppen komplett lackiert und gegebenfalls gealtert worden sind, erfolgt die Endmontage und endgültige Platzierung auf der Modellbahnanlage.

Stephan Geiberger,
Markus Tiedtke

Nach der Grundlackierung beginnt das individuelle Altern, was zu einer realistisch aussehenden Fußgängerbrücke führt, die dem täglichen Dampfruß ausgesetzt ist.
H0-Anlage: Markus Tiedtke/Trinom;
Fotos: Stephan Geiberger/Trinom (11),
Markus Tiedtke (7)

Stadtbahnzugang

Bahnsteigzugänge mit Fußgängertunnel

Weitaus aufwendiger sind treppenförmige Bahnsteigzugänge mit Fußgängertunnel, wie man sie beispielsweise von großen Bahnhöfen kennt. Jörg Chocholaty zeigt, wie man sie selbst herstellen kann.

Am Ende des Bahnsteiges befindet sich ein verglaster Blechverschlag über dem Treppenabgang zur Unterführung, um die Reisenden beim Abgang vor Wind und Wetter zu schützen.

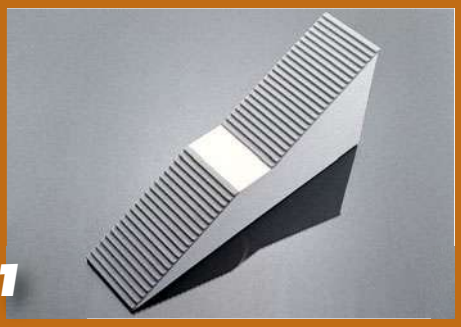
Rechts: Von der Straßenseite aus ermöglicht ein breiter Zugang zwischen den Gleisbrücken einen direkten Zugang zu dem hoch liegenden Mittelbahnsteig. Die dicken Mauern entstanden wie Treppen und Gehwege aus Polystyrol im Selbstbau. H0-Schaustück: Jörg Chocholaty

Bei den meisten Modellnachbildungen sind die Treppenabgänge schmal und nur angedeutet; sie enden bereits vor der Grundplatte. Tatsächlich müsste man den Treppenschacht weiter in der Tiefe darstellen und in der Grundplatte versenken, um auch den Tunnel unterhalb der Gleise andeuten zu können. Doch den bietet kein herkömmliches Modell. Somit bleibt nur der komplette Eigenbau, und der ist gar nicht so schwer, wie es auf den ersten Blick aussehen mag.

Um einen Fußgängeraufgang jedoch komplett darzustellen, ist einiges an Vorarbeit nötig, bevor man sich um die Ausgestaltung des Bahnsteiges kümmern kann. Basis bildet ein als kompakte Einheit gebauter Treppenabgang unter Verwendung der Treppenstufenspritzlinge von Faller und 2 mm starken Polystyrols, das entsprechend der Neigung zugeschnitten als Zwischenabsatz dient. Durch den flachen Neigungswinkel der

Zu den Zügen

Treppenabgang



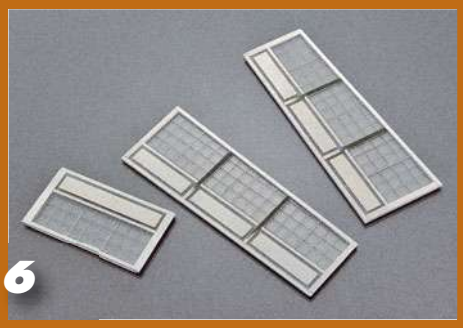
Der Treppenaufbau entsteht als kompakte Einheit unter Verwendung von Treppenstufen eines Faller-Zubehörsets. Der Absatz und die Stützwände sind 2 mm starkes Polystyrol.

Das Kachelmuster mit den Maßen von 3 x 5 mm wird in eine Polystyrolplatte geritzt. Für die Längsrillen nutzt man den Feinmessschieber, für die senkrechten Winkel und Reißnadel.

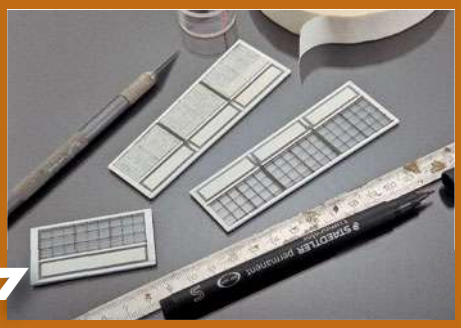
Das später abgewandelte Brückengeländer von Faller erhält seine passenden Bohrungen zum Einstecken der Stützen in die bereits fertige Kachelseitenwand.

Der fertige Treppenabgang mit angepasstem Brückengeländer als Handlauf ist komplett und in den Unterbau aus Styrodur eingefügt worden. Styrodur wurde gewählt, damit das transportable Schaustück möglichst leicht bleibt.

Nun wird die Bahnsteigoberfläche mit Kunststoffplatten belegt. Die quadratischen Pflastersteine sind etwas größer als die Wandkacheln. Der Treppenabsatz schließt bündig mit den Wegplatten ab.

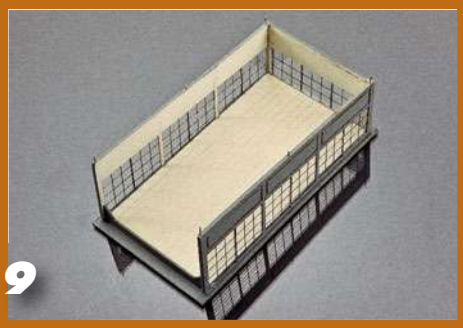


Die Überdachung der Treppe zum Fußgängertunnel entstand im Eigenbau unter Verwendung der transparent vergitterten Zubehörplatte „Fensterglas“ von Brawa.



Für die anschließende Spritzlackierung, innen helles Graubeige und außen Graugrün, werden die Fensterbereiche beiderseits mit Klebeband abgedeckt.

Das Schutzdach entstand komplett aus Kunststoff und wurde in den Abmessungen dem Abgang angepasst. Durch das dezente Altern mit Schmutz- und Rosttönen erhält es sein realistisches Aussehen.



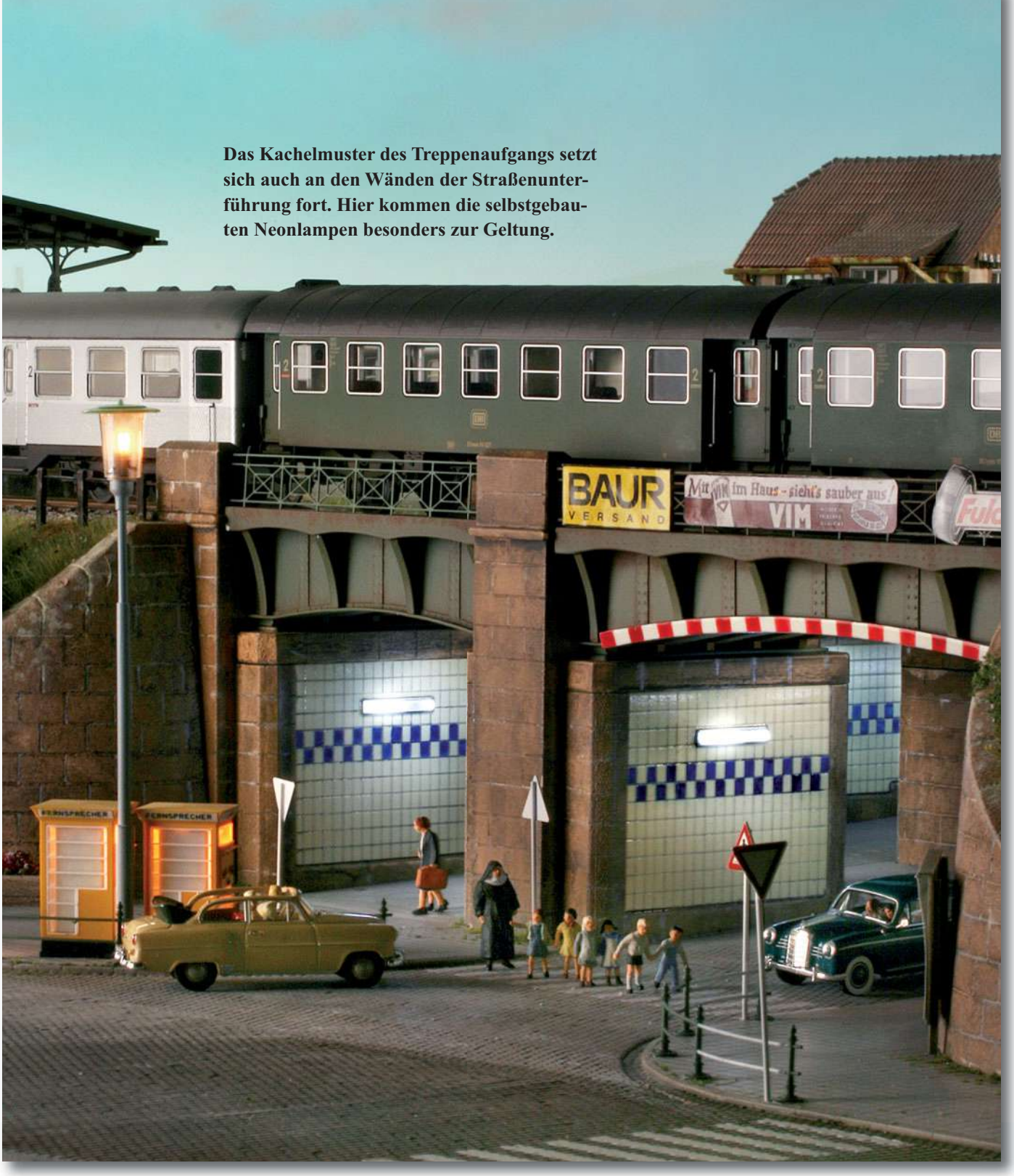
Die fertige Überdachung besteht aus einer Polystyrolplatte, auf deren Dachunterseite eine 2 mm breite Holzlattenstruktur geritzt und anschließend lackiert worden ist.

Werkzeuge

- Messschieber mit spitzen Schenkeln als Parallelreißer
- Stechzirkel, Reißnadel, Flachstichel, Spitzstichel
- Stahllineal, Anschlagwinkel
- Laubsäge, Bastelmesser, Skalpell, Seitenschneider
- Bohrer 0,3 mm, 0,5 mm, 0,7 mm, Handbohrerhalter
- verschiedene Feilen, Schmirgelpapier (Körnung 150, 320), Stahlwolle in feinster Ausführung (00)
- Lötkolben, Zinnlot, Flussmittel (15%ige Phosphorsäure)
- spitze Pinzette
- Spritzpistole, Kompressor oder Druckluftflasche
- kleinere bis mittelgroße Pinsel

Materialliste

- Polystyrol 0,5 und 1 mm stark (z. B. von Evergreen), Polystyrol 2 mm (aus dem Architekturbedarf)
- PS-Vierkantprofil 1,5 x 1,5 mm (Evergreen), PS-Flachprofil 1,5 x 0,5 mm (Evergreen)
- Blechdachplatte von Kibri (Art.-Nr. 34148)
- Fensterglas von Brawa (Art.-Nr. 2840)
- Treppenstufenset (Faller, Art.-Nr. 180 519)
- Messingdraht 0,5 und 0,8 mm stark
- Hartschaumplatten 20 mm, 40 mm und 80 mm stark
- Nitrospachtelmasse, z. B. Revell Plasto
- UHU-Por-Kontaktkleber, Sekundenkleber, Polystyrolkleber
- Nitroverdünnung
- Acrylfarben, Ölfarben



Das Kachelmuster des Treppenaufgangs setzt sich auch an den Wänden der Straßenunterführung fort. Hier kommen die selbstgebauten Neonlampen besonders zur Geltung.

etwas längeren Stufen ergibt sich natürlich eine beachtliche Länge der Konstruktion. Auf halber Höhe der Treppe wird eine kleine Verschnauffläche eingeplant, was die monotone Schräge etwas auflockert. Die Breite des Grundkörpers beträgt 50 mm.

Die Seitenwände erhalten ein Kachelmuster durch Ritzen der Fugen. Ebenso werden Schlitze für zwei Leuchtstoffröhren in den Abmessungen 2 x 17 mm pro Seite vorgesehen und Löcher für die Handläufe platziert. Als Handlauf dient der Faller-Eisenzaun aus Polystyrol in entsprechender Abwandlung. Die Lackierung in Silber geschieht idealerweise mit der Spritzpistole.

Die Grundierung der Kachelwand erfolgt mit der Spritzpistole in einem matten Beige. Anschließend werden einzelne Kacheln in Bordürenform kobaltblau abgesetzt.

Die Nachbildung der Lampengehäuse entsteht aus 1 mm starken Polystyrolstreifen in den Abmessungen 3 x 18 mm, an den Ecken leicht abgerundet. Sie werden direkt über die Schlitze geklebt, die bereits in den Seitenwänden eingearbeitet sind. Hat der Klebstoff abgebunden, erweitert man den 2 x 17 mm messenden Rechteckschlitz auf die Lampengehäuse, so dass ringsherum ein 0,5-mm-Rahmen stehen bleibt. Dieser Rahmen erhält dann eine Spritzlackierung mit metallischem Silber. Eine Abdeckschablone aus 0,5-mm-Polystyrol, die zuvor in der Kontur des Gehäuses ausgeschnitten wird, schützt die Kachelfläche vor Farbnebel.

Die transparenten Abdeckhauben entste-

Der Farbton der Treppenüberdachung entspricht genau dem der Bahnsteigüberdachung. So ergibt sich ein harmonisches Gesamtbild von Dach und Wetterschutzbau auf dem Mittelbahnsteig.

hen aus 2 mm starken Polystyrolstücken, die an der Vorderseite leicht rundlich zurechtgefeilt in die Schlitze geschoben werden. Beleuchtet wird jede Lampe mit rückseitig, exakt mittig fixierten LED.
Nachdem beide Seitenwände mit dem Treppenelement verklebt sind, ist der Abgang einbaufertig. Der obere Abschluss zum Plattenbelag der Bahnsteigfläche hin wird mit flachen Steinplatten gesäumt, die beim Modell aus 0,5 mm dünnen Polystyrolstreifen mit eingeritzten Fugen bestehen.

Windfang für Treppenabgang

Basis für den Windfang bilden die transparent vergitterten Zubehörplatten „Fensterglas“ von Brawa. Pro Seite werden jeweils drei Fenster mit jeweils sechs nebeneinanderliegenden Scheibenreihen benötigt. Die dickere Strebe sitzt dabei in der Mitte. Die Höhe beträgt ebenfalls sechs Scheibenreihen. Im Bereich der unteren beiden Reihen wird die Verstrebung mit einigen Feilenstrichen entfernt, anschließend mit einer feinen Feile oder Schmirgellatte geglättet.
Das Balkengestell des Windfangs entsteht aus 1,5 x 1,5-mm-Vierkantprofilen von Evergreen, die zwischen den Fensterflächen und jeweils außen verklebt werden. Die Profile sollten auf der Innenseite bündig mit der Verglasung abschließen und außen um 0,5 mm überstehen. Da das Dach nach hinten hin eine leichte Schräge aufweist, wird auch die Oberkante um eine Fensterhöhe abgeschrägt. Die Position wird angerissen und danach das überschüssige Material mit einer Flachfeile mittleren Hiebs abgetragen. Erleichtert wird die Arbeit, wenn die Schräge bereits bei den Einzelfenstern grob vorgesägt und später im aneinandergeklebten Zustand nur noch aufs exakte Maß gefeilt wird.
Dann folgt das Verkleben des oberen und unteren Profils. Direkt unter den Fenstern werden 1,5 x 0,5-mm-Profilstücke zwischen den senkrechten Balken verklebt, so dass jetzt das Feld unterhalb jedes Fensters eine umlaufende Kontur aufweist. Danach erhält jedes Feld der Zierde halber eine Art Kassettenfüllung aus 0,5-mm-Polystyrolrechtecken der Größe 6,5 x 28 mm, ähnlich wie bei einer Zimmertür eines Altbaus um 1900.
Die Rückwand entsteht nach dem selben Prinzip, die Kassettenfüllung erstreckt sich über die ganze Länge. Die Berührungskanten beider Seitenteile und der Rückwand werden exakt auf Gehrung gefeilt. Für die offene Vorderseite wird noch ein 4 mm hoher Verbindungssteg aus 1-mm-Polystyrol benötigt. Die beiden schrägen Stützbleche an den Enden sind höher und laufen spitz zu.
Das Dach besteht aus einer passend zugeschnittenen Blechdachplatte von Kibri. Die Abmessungen betragen in diesem Fall 58,5 x 170 mm. Unter die Dachfläche wird eine 2 mm starke Polystyrolplatte mit eingeritzten Bretterfugen

im Abstand von 2 mm zentrisch geklebt. Für die Lackierarbeiten sind die Fensterflächen sowohl innen als auch außen gut mit Kreppband oder Tesafilm abzudecken. Das sollte möglichst vor dem Verkleben der Verschlagwände erfolgen, um Beschädigungen der Klarsichtteile beim Hantieren zu vermeiden.

In diesem Fall werden die Wandteile auch vor dem Zusammensetzen lackiert, das erspart weiteres aufwendiges Abkleben. Die Farbgebung erfolgt mit Acrylfarben von Schmincke in eher gedämpften Tönen, so in hellem Graubeige für die Innenseite und außen Graugrün, passend zum angrenzenden Bahnsteigdach. Bestückt mit treppensteigenden Figuren von Preiser und bei eingeschalteter Beleuchtung kommt die Treppe mit ihrer Kachelwand gut zur Geltung.

Jörg Chocholaty

Der Blick auf den breiten Treppenabgang ohne Wetterschutzaufbau zeigt das typische Kachelmuster einer längst vergangenen Epoche. Die Beleuchtung in Form imitierter Neonlichter steigert die Gesamtwirkung zusätzlich.

Das Schutzdach verdeckt zwar den Treppenabgang, aber man kann durch den offenen Zugang und durch die transparenten Scheiben genug vom filigranen Modellbau erkennen. Die Beleuchtung mit Leuchtdioden sorgt zudem für genügend Licht im Tunnel. H0-Schaustück: Jörg Chocholaty; alle Fotos: Jörg Chocholaty

Kontrollierter Zugang

Bahnsteigsperren im Vorbild und Modell

Kontrollen und Abzäunungen trennten wie bei einem heutigen Flughafen lange Zeit im Bahnhof die Reisenden auf den Bahnsteigen von Zuschauern und wartenden Angehörigen. Im Modell sollten diese Einrichtungen bis weit in die Epoche III hinein nicht fehlen.

Eine feste Bude schützte den kontrollierenden Beamten und teilte den Bahnsteigzugang in Aus- und Eingang. H0e-Anlage nach Vorbild: Dröse

Rechte Seite unten: Selbst kleine Haltepunkte wie hier St. Ottilien am 29. März 1936 waren mit einer Bahnsteigsperre ausgestattet. Das eigentliche Gebäude hatte nur einen Wartesaal mit angebautem Dienstgebäude für den diensthabenden Beamten, der auch den Bahnsteigzugang kontrollierte. Foto: Sammlung Brian Rampp

Der kontrollierte Zutritt zu den Personenzügen ist eine Erfindung gleich zu Beginn des Eisenbahnzeitalters. Damit wollte man Unfälle durch unbedachte Zuschauer des Bahnbetriebes und das Überfüllen der Bahnsteige vermeiden. Aber auch die gefährliche Kontrolle der damals noch mit Abteilwagen ausgestatteten Züge durch den Schaffner während der Fahrt konnte durch die vorzeitige Kontrolle der Fahrkarten reduziert werden, denn Zutritt zum Bahnsteig hatten nur Reisende mit gültigen Fahrausweisen und jene, die eine örtliche Bahnsteigkarte gelöst hatten, die aber in anderen Bahnhöfen keine Gültigkeit besaß. Erst kurz vor dem Eintreffen ließ man auf kleineren Bahnhöfen die Reisenden auf den Bahnsteig. Nicht selten ließ man erst die Ankommenden den Bahnsteig verlassen, bevor die Zusteigenden auf den dann leeren Bahnsteig gelangen konnten. So hatte man alles unter Kontrolle. Das funktionierte

Oben links: Der Bahnhof Furth war 1836 gleich zweimal umzäunt. Der äußere Zaun schützte das gesamte Gelände, der innere nur den Abfahrtsbereich.
H0-Anlage nach Vorbild: Fürther Eisenbahnclub

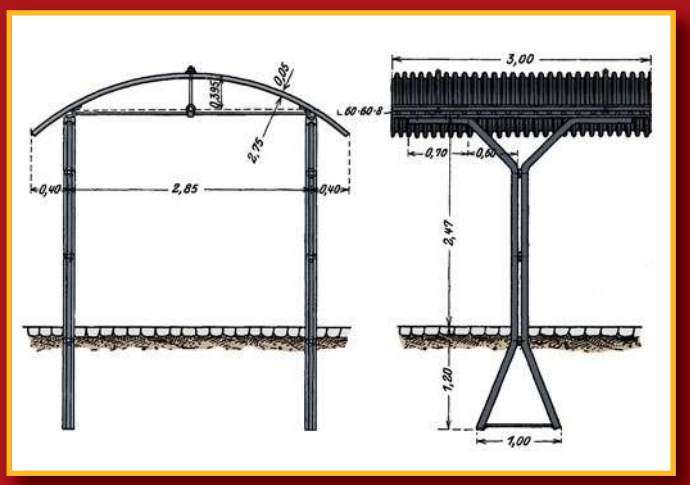
Oben rechts: Die Tür zum Bahnsteig öffnete sich erst kurz vor dem Eintreffen des Zuges. Dann wurden die Fahrkarten oder separat gekaufte Zutrittskarten als Zugangsberechtigung vorgezeigt. H0-Schaustück: Horst Preiser

Links: Der direkte Zugang vom Bahnhofsvorplatz zum Hausbahnsteig beschleunigte vor allem im Berufsverkehr den Fahrgaststrom. Aber auch hier, wie der Bahnhof Bergedorf im Zustand von 1935 zeigt, wurde der Zugang kontrolliert. H0-Anlage nach Vorbild: Bergedorfer Eisenbahnfreunde

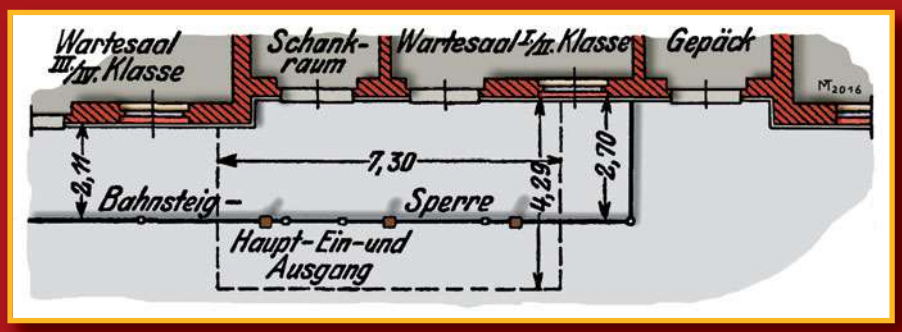
Eichwald

Einen direkten Zugang zu den Zügen gab es bis weit in die Epoche III hinein nicht. Der Zutritt zum Bahnsteig war selbst auf dem kleinen, ländlichen Haltepunkt auf der Erpetalbahn mit Zäunen abgesperrt und Reisende wurden vom Fahrdienstleiter kontrolliert. H0-Modul: Ulrich Meyer

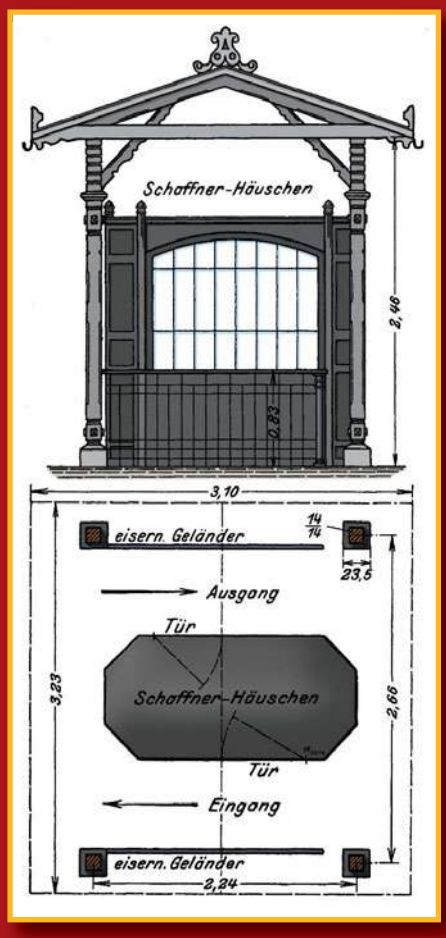
Der Zugang zu den Bahnsteigen wurde im Kopfbahnhof Lindau Stadt durch zwei Kontrollhäuschen geregelt. Die Aufnahme entstand am 26. März 1936.
Foto: Sammlung Brian Rampp



Nach Möglichkeit wollte man an der Bahnsteigsperre den kontrollierenden Beamten nicht im Regen stehen lassen. Dafür ersann man einfache Überdachungen.
Zeichnung: Markus Tiedtke

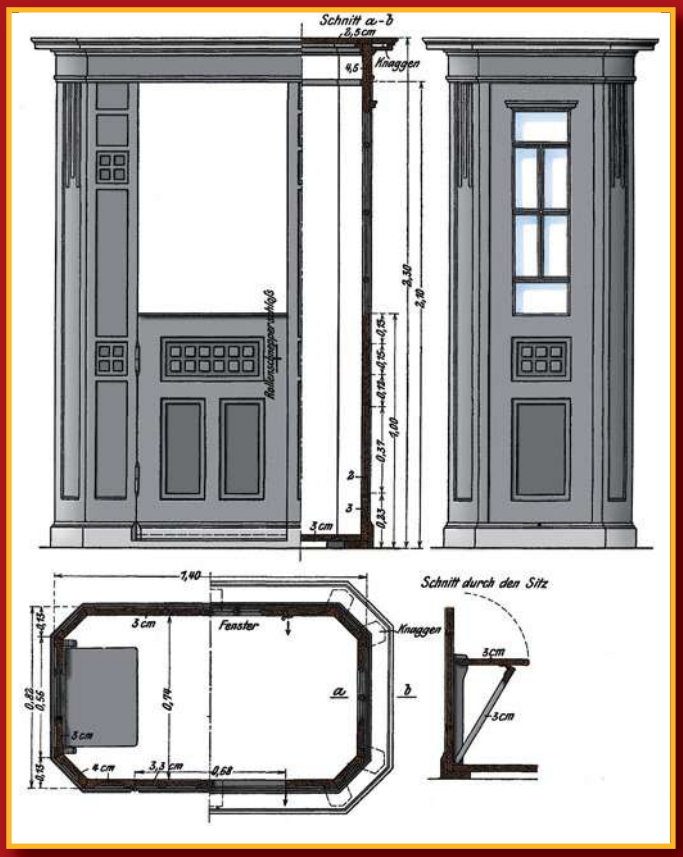


Direkt aus den Wartesälen und aus der Bahnhofskneipe gelangte man um 1900 auf den Hausbahnsteig, jedoch wurde durch einen Zaun der weitere Zugang zu den Zügen verwehrt. An einem Tor ließ man nur Reisende und Inhaber einer gültigen Bahnsteigkarte durch.
Zeichnung: Markus Tiedtke



Der Hauptbahnhof Leipzig offenbarte ohne Dach um 1956 die zahlreichen kleinen Kontrollhäuschen an der Bahnsteigsperre vor jedem Personenbahnsteig. Einige Gepäckbahnsteige hatten zudem einen Fahrstuhlschacht zum unterirdischen Gepäcksystem. Foto: Sammlung Andreas Knipping

Beispiel einer überdachten Bahnsteigsperre im Außenbereich des Bahnhofs Zeitz. Das Schaffnerhaus war für zwei Personen ausgelegt.
Zeichnung: Markus Tiedtke



Für zwei Bahnsteigschaffner fiel das Kontrollhäuschen der Epoche I doppelt so lang aus.

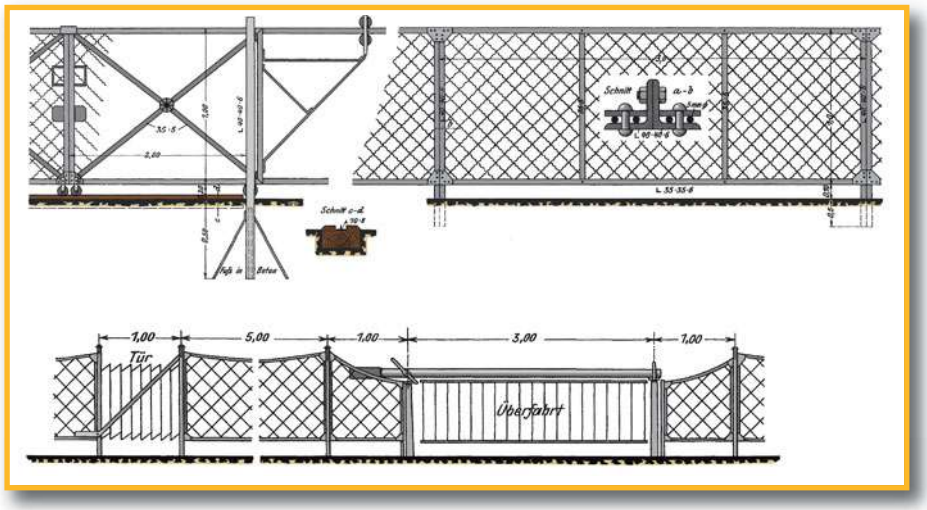
Typisches Bahnsteigschaffnerhaus aus der Zeit um 1900 für einen Schaffner. Der übte seine Arbeit, wie damals üblich, stehend aus und konnte sich nur zwischendurch einmal setzen, wenn nichts los war.
Zeichnungen (2): Markus Tiedtke

aber nicht auf großen Bahnhöfen. Hier war der Zu- und Abgang jederzeit möglich, denn die Wege zu den Zügen waren manchmal recht lang.
Sowohl beim Betreten wie auch beim Verlassen des Bahnsteiges wurde von einem extra dafür abgestellten Bahnsteigschaffner kontrolliert; nur auf kleinen Bahnhöfen und einigen Haltepunkten übernahm der aufsichthabende Beamte diese Arbeit. Der Bahnsteig selbst war durch einen Zaun abgeriegelt. Nur wenige, kontrollierte Türen bzw. Pforten gaben Zutritt. War ein größerer Personenverkehr vor Ort, beispielsweise im Berufsverkehr, trennte man Zu- und Ausgang, um einen reibungslosen Personenwechsel zu erreichen. In großen Kopfbahnhöfen gab es gleich mehrere Zugänge und oft zusätzliche Ausgänge neben dem Empfangsgebäude.

An diesem gläsernen Bahnsteigschaffnerhaus kam kein unkontrollierter Fahrgast vorbei.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Im nach dem Krieg bis 1959 reparierten Hauptbahnhof Düsseldorf sorgten am 17. Januar 1957 gleich mehrere neu Kontrollhäuschen, die wie Aquarien aussahen, für geregelten Zugang zu den Gleisen. Foto: Helmut Säuberlich

Im Bahnhof Forst verhinderte in der Epoche II ein einfacher Drahtzaun das Überqueren der Gleise; im Modell bequem nachzubilden mit Modellen z. B. von Weinert oder Faller.
Foto: Sammlung Brian Rampp



Für den Absperrzaun zwischen den Bahnsteiggleisen gab es entweder ein Rolltor oder eine Schranke. Der Übergang war breit genug, damit nicht nur die Gepäckkarren, sondern auch viele Reisende gleichzeitig bei fehlender Tunnel- oder Brückenüberführung die Bahngleise überqueren konnten.
Zeichnung: Markus Tiedtke

Im Oktober 1990 steht noch der ehemalige Grenzbahnhof Herrenberg mit einigen Gebäuden der verschiedenen Kontrollorgane. Die Gleise sind für den Reisenden gegen unbefugtes Betreten gut abgesichert und der Bahnhof reichlich mit Lampen ausgestattet. Foto: Wolfgang Clössner

Der Platz vor der Bahnsteigsperre sollte möglichst eine Überdachung haben, denn bei schlechtem Wetter blieben die Reisenden bei unüberdachten Bahnsteigen bis zur Ankunft des Zuges meistens im schützenden Wartesaal. Die Kontrolle des Bahnsteigschaffners verhinderte dann ein rasches Erreichen des Zuges, so dass es bei einer größeren Anzahl von zusteigenden Reisenden oft zu einer verspäteten Zugabfahrt kam.
Die Kontrollen an den Bahnsteigsperren übernahm die DRG und man behielt sie in Ost und West auch nach dem Zweiten Weltkrieg bei. Erst ab der Mitte der 1960er-Jahre wurden sie allmählich aufgegeben. Doch damit verschwanden nicht gleich die Zäune, sie traf man zum Teil noch sehr lange an, jedoch mit entfernten Türen. Somit sollten Bahnhöfe und Haltepunkte der Epochen I bis III auf Modellanlagen grundsätzlich mit einer Bahnsteigsperre versehen werden, was jedoch nur selten beherzigt wird. Sogar bis weit in die Epoche IV gehörten die beim Vorbild lange verbliebenen Zäune zum Alltag. Die Zaunvielfalt war so groß, dass man im Modell auf eine große Anzahl von Nachbildungen zurückgreifen kann. Dagegen fehlen die markanten Bahnsteigschaffnerhäuschen, lediglich Auhagen bietet in H0 ein recht einfaches zum nachträglichen Einbau in die Anlage.

Markus Tiedtke

Um Reisenden das unbefugte Überqueren der Gleise zu erschweren, setzte man häufig an zweigleisigen Strecken mit durchfahrenden Schnell- und Güterzügen einen Zaun zwischen die Gleise. Nur ein Tor ermöglichte an einer bestimmten Stelle den Übergang zum anderen Bahnsteig und wurde von der Bahnsteigaufsicht rechtzeitig vor der Zugeinfahrt geöffnet und wieder verschlossen, ebenso nach der Zugabfahrt.
H0-Anlage nach Vorbild: Bergedorfer Eisenbahnfreunde;
alle Modellfotos (6): Markus Tiedtke

Reisehilfen

Informationstafeln, Kioske und Co. für den Bahnkunden

Auf einem Bahnsteig gibt es allerhand Einrichtungen und Aufbauten, die den auf den Zug wartenden Reisenden Orientierung geben und den Betriebsablauf rund um den ankommenden Zug unterstützen. Die hier gezeigten Beispiele sollen als Anregung für die Gestaltung eines Modellbahnsteiges dienen.

Auf dem Bahnsteig 1 herrschte am 24. Juni 1986 im Hauptbahnhof Bonn Hochbetrieb rund um die Richtung Köln mit einem Zug am Haken wartende E 110 148-4. Typisch für Bonn ist die Reihe abschließbarer Gepäckfächer auf diesem Bahnsteig. Foto: Wolfgang Clössner

Die Ausrüstung beziehungsweise Ausstattung der Bahnsteige war und ist stark unterschiedlich. Neben den früher obligatorischen Aufenthaltsräumen für Reisende und die Bahnsteigaufsicht, den Hinweistafeln für die Zugzielanzeige, Abfahrts- und Ankunftszeiten und eventuell die Zugreihung, einer Uhr und den Stationsschildern fanden sich auf den Bahnsteigen teilweise auch Wasserpfosten mit Wasserkran für Trink- und Waschzwecke sowie zur optischen Verzierung des Bahnsteigs Pflanzkübel und Blumenrabatten. Besonders breite Zwischenbahnsteige wurden so in den Endbereichen aufgelockert. Nicht vergessen werden dürfen die Bahnsteigbänke in ihren zahlreichen Ausführungen mit und ohne schützende Trenn- und Rückwände. Auf größeren Stationen kamen noch kleinere Verkaufsstände für Erfrischungen hinzu.

Die Art der Zuganzeigen waren beim Vorbild sehr variantenreich. Hier eine neue aus der Epoche II im Bahnhof München Ost.
Foto: Sammlung Andreas Knipping

Der „Hampelmann“, so die liebevolle Bezeichnung des Fahrtrichtungsanzeigers, wurde auch in Eberswalde vom Bahnhof-Aufsichtsbeamten per Hand bedient. Foto: Burkhard Wollny

Auf Museumsbahnen (Rügensche Kleinbahn, Bahnhof Binz) kann man historische Zuganzeiger in gut restauriertem Zustand noch heute antreffen. Foto: Carsten Petersen/Trinom

Zur Grundausstattung eines Bahnsteigs gehören das Bahnhofsschild und die Zugrichtungsanzeiger als Orientierung der ankommenden Reisenden. 1963 standen in Freilassing mechanisch bedienbare Zugschilder.
Foto: Sammlung Brian Rampp

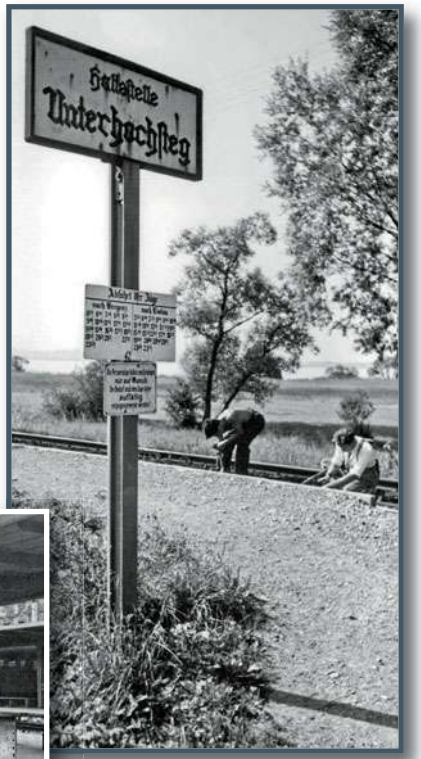
Statt einzelne Tafeln in hoch angebrachten Rahmen einschieben zu müssen, gab es im Hauptbahnhof Nürnberg 1938 einen Zuganzeiger, dessen Schilder mittels im Kasten versteckter Kurbeln einzeln verstellt bzw. ausgefahren werden konnten.
Foto: Sammlung Brian Rampp

Obwohl das Foto am 22. Februar 1975 entstand, wies der Zuganzeiger am Zugang zum Kopfgleis im Stuttgarter Hauptbahnhof noch einzeln einschiebbare Ziffern und Tafeln auf. Auf dem Gleis steht 118 055-3 mit seinem eingetroffenen Eilzug und ist inzwischen abgekuppelt, damit der Zug weiterfahren kann. Foto: Burkhard Wollny

Der Fahrplan im Bahnhof Bad Reichenhall war 1933 nicht sehr umfangreich und bestand aus eingeschobenen Schildern.

Rechts: Wie die Haltestelle Unterbachsteg zeigt, fielen auf Nebenbahnen die Zuganzeiger nebst Fahrplan sehr einfach aus. Am 16. August 1938 waren einige Arbeiten an der Bahnsteigkante nötig.

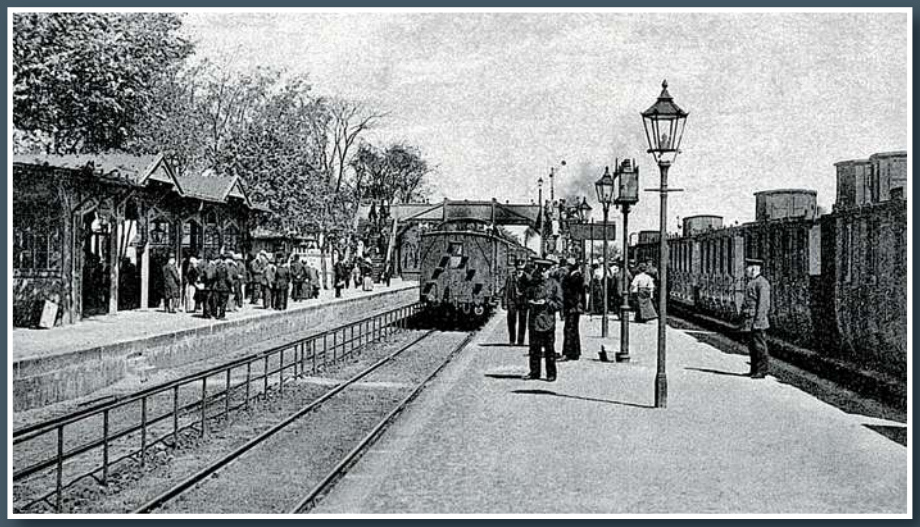
Die beiden unterschiedlichen Zuganzeiger im Starnberger Bahnhof bestanden 1961 aus bedruckten Schildern in Schaukästen. Die Zeitziffern wurden hingegen einzeln verstellt. Fotos (3): Sammlung Brian Rampp



Während die modernen Schilder mit Wegweiser zu den Bahneinrichtungen blau sind, zeigen die orangenen den Weg zu wichtigen örtlichen Sehenswürdigkeiten bzw. Einrichtungen. Foto: Markus Tiedtke

Nicht fehlen darf die Unterteilung langer Bahnsteige in Zwischenabschnitte, gekennzeichnet mit Buchstaben. Die Aufnahme zeigt den Leipziger Hauptbahnhof im Jahr 2004 mit einer Telefonzelle am Bahnsteigende. Foto: Uwe Oswald

Bahnhofsname in drei Generationen: Das moderne Bahnsteigschild löste 1994 das in die Jahre gekommene Holzschild der DR bald ab. Doch auf letzterem konnte man sogar noch den ursprünglichen Schriftzug aus der Vorkriegszeit schemenhaft erkennen. Foto: Michael Hubrich



Bahnsteig und Bahnhofsnamensschild waren 1915 im Bahnhof Fredersdorf mit Gaslampen ausgestattet. Die Gaslaternen standen wegen dem schwachen Licht recht dicht beisammen. Foto: Sammlung Brandt

Im Bahnhof Bühlertal präsentierten sich im Mai 1954 die Gleisanlagen recht verkrautet. Im Gegensatz dazu zeigte sich der niedrige Bahnsteig, mit Blumenkübeln und -töpfen dekoriert, sehr gepflegt. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Auf einem Bahnsteig dürfen keine Uhren fehlen. In Bodenburg zierten zusätzlich Blumenkübel den Zwischenbahnsteig. Im Hintergrund wartete der Akkutriebwagen 515 512-2 auf seine Weiterfahrt. Foto: Wehmeyer

Der Bahnreisende ist auch ein ansprechbarer Werbekunde. Daher standen von jeher in großen Bahnhöfen wie hier in Stuttgart Plakatwände auf den Bahnsteigen. Die nutzten auch die politischen Parteien für ihren Wahlkampf im September 1969. Foto: Ludwig Rotthowe

Das DB-Logo zeigt dem Reisenden schon von Weitem den Bahnhof. Ein Briefkasten im Bereich des Bahnsteigzugangs rundete 2005 diesen Haltepunkt Holtwick im Münsterland ab. Foto: Markus Tiedtke

Wer als Reisender Durst hatte, konnte in vielen Bahnhöfen Trinkwasser aus einem Wasserhahn entnehmen. Hier ein Waschbecken im Bahnhof Neuffen im April 1984. Foto: Bodo Schulz

Auf jeden Fall musste bei der Ausgestaltung darauf geachtet werden, dass die Bauten auf dem Bahnsteig genügend Raum zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ließen.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden vor allem im Bereich der Bundesbahn zahlreiche dieser Bahnsteigausstattungen aus Kostengründen abgebaut, so dass sich die Ausstattung auf die Stationsschilder, einige Sitzmöglichkeiten sowie die Fahrplantafeln beschränkte.

Vor allem bei stürmischem Regen- oder Schneewetter fiel auch das Fehlen der War-

Fahrkartenautomaten sind nicht erst eine Erfindung unserer modernen Zeit. Hier zwei mittlerweile ausrangierte Automaten der Reichsbahn aus der Zeit der frühen 1980er-Jahre. Foto: Wolfgang Clössner

Auf Haltepunkten werden die Bahnhofsgebäude kaum noch von den Bahngesellschaften genutzt. Für den Fahrkartenkauf stehen stattdessen Automaten auf dem Bahnsteig. Legden am 30. März 2004. Foto: Markus Tiedtke

Viele Berufspendler fahren mit dem Fahrrad zum Bahnhof. Im Haltepunkt Holtwick stellte man sie im Sommer 2004 direkt auf dem Bahnsteig ab. Foto: Markus Tiedtke

In Gleithain standen die Fahrräder ebenfalls auf dem Bahnsteig, jedoch durch das Bahnsteigdach etwas vor Regen geschützt. Beachtenswert ist auch der hängende Zuganzeigerkasten im Hintergrund. Foto: Dirk Höllerhage

Mit der Modernisierung von Haltestellen wurden nicht nur die Bahnsteige deutlich erhöht, sondern auch markante Säulen mit dem DB-Loge und gläserne Wartehallen zieren wie hier in Rosendahl Holtwick im Jahr 2005 heute viele Haltepunkte. Foto: Markus Tiedtke

Abstrakt aussehende Männchen haben die Bahnsteigaufsicht abgelöst und dienen heute bei der Bahn als von weitem sichtbare Infotafeln oder Bahnsteigtreffpunkte. Die Aufnahme entstand im Mai 1999 im Hauptbahnhof Erfurt. Foto: Theodor Horn

Typischer Bahnsteig mit kleinem Wartehäuschen wie bei einer Bushaltestelle in einem weniger bedeutenden Bahnhof zeigt diese Aufnahme. Foto: DB-Pressefoto

Heute erlebt man immer wieder, dass die Informationstafeln auf den Bahnsteigen nicht mehr mit Fahrplänen und Zugstandsanzeigern bestückt werden, so auch in St. Georgen im Schwarzwald am 4. November 2008. Foto: Markus Tiedtke

Im Hauptbahnhof München hatte der Halter für die Zuglaufschilder beträchtliche Dimensionen. 1960 waren die Arbeiten an der neuen Bahnhofshalle noch nicht abgeschlossen. Foto: Sammlung Brian Rampp

tehäuschen beziehungsweise deren dauerhafter Verschluss mit Brettern oder Blechplatten sehr negativ auf. Für viele Reisende war dies eher abweisend als einladend und sie zogen den eigenen PKW der Bahnnutzung vor.

Diesem Trend wollte man nach der Gründung der Deutschen Bahn AG dadurch entgegenwirken, dass man als Markierung und zu Informationszwecken bunte Riesenfiguren aus Stahlblech aufstellen ließ, an deren eingebauten Schaukästen sich die Reisenden über Fahrpläne und den Bahnhofslageplan informieren konnten. Wartehallen, nun transparent aus Stahl und Glas und teilweise beheizt, fanden gleichfalls ihren Weg zurück auf den Bahnsteig. Auch finden sich auf einigen Bahnhöfen heute wieder verstärkt bepflanzte Bereiche sowie kleine Kioske für Kaffee, belegte Brötchen oder die heiße Wurst zwischendurch. Auch hat man erkannt, dass ein vernachlässigter oder gar verwahrloster Bahnhof dem Image der Bahn schadet und bemüht sich inzwischen, selbst kleine Haltestellen optisch wieder aufzuhübschen.

Markus Tiedtke

Zuglaufschilder wurden auf dem Bahnsteig an einem Ort gesammelt aufbewahr. Dampfkupplungen sowie weitere Ersatzteile waren ebenfalls jederzeit greifbar.
Foto: Gert Schütze

Separate Zugschlusslaternen werden heute bei Personenzügen nicht mehr gebraucht, waren aber bis weit in die Epoche IV hinein üblich. Noch im März 1987 verwendete die Bundesbahn solche Oberwagenlaternen. Restaurierte Exemplare warteten auf den nächsten Einsatz.
Foto:
Thomas Wunschel

Wasserkräne am Bahnsteig

Ausgehend von der Berechnung, dass Schnellzuglokomotiven in der Länderbahnzeit nach etwa 100 bis 180 km Wasser aufnehmen mussten, Güterzugtenderlokomotiven aber schon nach spätestens 40 km Fahrstrecke, entstand etwa alle 25 km eine Wasserstation. An Steigungsstrecken rückten die Abstände näher zusammen, an Abschnitten mit Schiebeloks standen immer zu Beginn und am Ende der Steilstrecke die Wasseraufnahmestellen. Normalerweise war jeder Bahnhof auch gleichzeitig eine Wasserstation.

Sogenannte Wandwasserkräne, die an den damals üblichen Wasserhäusern am Ausfahrgleis in einem Bahnhof hingen, gaben zu Beginn des Eisenbahnzeitalters ihr kostbares Nass an die Dampfloks ab. Erst mit Entwicklung der freistehenden Wasserkräne und ihrer unterirdisch verlegten Zuleitungen ab etwa Mitte des 19. Jahrhunderts war es möglich, die Versorgung der Lokomotiven mit dem nassen Element an jeder gewünschten Stelle vorzunehmen. Jede Bahngesellschaft forcierte ihre eigenen Favoriten. Eines hatten die unterschiedlichen Konstruktionen jedoch gemeinsam: Der Ausleger war drehbar und wurde vom Personal so geschwenkt, dass sein nach unten abgewinkelter Auslauf direkt über der Wasserkastenöffnung der Lok schwebte.

Sehr häufig standen ab Anfang des 20. Jahrhunderts Gelenkwasserkräne am Bahnsteig. In erster Linie diente sein zweiteiliger, beweglicher Ausleger für die schnelle Wasserversorgung von Schnellzug-Dampflokomotiven in Bahnhöfen. Dort kamen nicht immer die schweren Züge passgenau unter dem Ausschwenkrohr des Wasserkranes zum Halten. Obwohl die Tenderöffnung eine längliche ovale Form besaß, war das Heranfahren ein wenig Maßarbeit für den Lokführer. Durch das zusätzliche Einknicken des zweiteiligen Auslegers erreichte aber der Heizer, der in der Regel die Wasserbefüllung des Tenders vornahm, mit dem Wasserkranauslauf den Wassereinlauf des Tenders. Der Anschaffungspreis war wegen der aufwendigeren Konstruktion gegenüber herkömmlichen Wasserkränen mit nur einem starren Ausleger jedoch höher.

Grundsätzlich stand der Wasserkran während der Ruhestellung mit seinem Auslegerrohr parallel zum Gleis. Zur einwandfreien Erkennung der Profilfreiheit war in Bahnhöfen eine Signal-

Wo es ging, platzierte man den Wasserkran außerhalb des Bahnsteigs, um das obligatorische Wasserbad dem Reisenden auf dem Bahnsteig nicht zuzumuten. Die Unfallgefahr durch Glatteis auf dem Bahnsteig war im Winter so gebannt. Foto: Sammlung Thomas Panzer

Der Gepäckbahnsteig, hier Köln Hauptbahnhof im Jahr 1953, war als Aufstellungsort eine weitere Alternative für den Wasserkran. Einige erhielten zusätzlich als Spritzwasserschutz ein Wasserablaufrohr, um heraustropfendes Wasser in der Ruheposition auffangen zu können. Foto: Sammlung Markus Tiedtke

Im Hauptbahnhof Osnabrück stand der Wasserkran zwischen den Bahnhofsgleisen. 03 240 stand nicht günstig für den Wasserkran, doch dank des einknickbaren Auslegers konnte das Wasser in den Tender gelangen. Zusätzliches Bahnpersonal half 1952 bei der schnellen Wasseraufnahme.
Foto: Carl Bellingrodt,
Sammlung Markus Tiedtke

laterne auf dem Ausleger montiert. Stand dieser in Ruhestellung, war eine weiße Scheibe sichtbar. Wurde der Ausleger geschwenkt, drehte das Signal mit und eine rote Scheibe (Ve 7) warnte vor dem Weiterfahren. Bei Nacht war die Signalisierung durch Petroleum- oder elektrische Beleuchtung illuminiert, wodurch eine besonders sichere Erkennung durch den Lokführer gewährleistet war. An allen Gelenkwasserkränen hatte jeder Auslegerarm in der Regel seine eigene Lampe. In Ausnahmefällen gemäß EBO (Eisenbahnbetriebsordnung), wenn die allgemeine Beleuchtung als ausreichend stark erschien, konnte die Laterne auch fehlen oder durch eine eckige Schlussscheibe ersetzt werden, die den selben Zweck erfüllte.

Jeder Wasserkran war über zum Teil recht lange Rohrleitungen mit dem Wasserspeicher verbunden. Seine Abgabeleistung ergab sich aus Länge und Durchmesser der Leitungen, der Anzahl aller ans Netz angeschlossenen Kräne sowie aus der Höhe des Wasserturmes. Man legte jedoch Wert darauf, dass in ein bis drei Minuten der Tender dank des großen Rohrdurchmessers wieder gefüllt war, so dass die kurze Aufenthaltszeit im Bahnhof ausreichte.

Die Wasserkräne standen immer am Bahnsteigsende, wo die Lokomotiven zum Stillstand kamen. Man rüstete sie mit Heizungen unterschiedlicher Art aus, um im Winter nicht einzufrieren. Einige erhielten auch ein zusätzliches Wasserablaufrohr, damit Reste von auslaufendem Wasser in der Ruhestellung nicht die nähere Umgebung nass spritzten, was im Winter zu Glatteis geführt hätte.

Im kleinen Haltepunkt Trent auf der Insel Rügen stand bis in die 1960er-Jahre hinein ein Wasserkran am Rande des Bahnsteigs und konnte durch Umsetzen der Lokomotive von allen Gleisen aus erreicht werden. Mit einem Pulsometer, angetrieben durch den Dampf der zu befüllenden Lokomotive, wurde die Pumpe zum Fördern von Grundwasser angetrieben.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Beim schnellen Befüllen des Wasserkasten am Loktender kam es rasch zum Überlaufen des Tenders, bevor man den Wasserkranzulauf abgesperrt hatte. Das führte am Bahnsteig zu kleinen Überschwemmungen und wurde vor allem im strengen Winter wegen Glatteisbildung ungern gesehen.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Aufs Detail kommt es an

Reichhaltiges Angebot für typische Bahnhofsausstattungen

Epochentypische Bahnhofsatmosphäre verschaffen im Modell viele kleine Ausschmückungsteile verschiedener Hersteller. Jörg Chocholaty zeigt, was unbedingt zu einem Bahnsteig der Epoche III und später gehört.

Ein Kiosk darf natürlich nicht fehlen auf dem Modellbahnsteig. Busch hat einen mit viel Zubehör für unbedachte Bahnsteige oder Bahnhofsvorplätze im Angebot. H0-Schaustück: Busch; Foto: Kurt Heidbreder

Licht in einigen Bahnhofsräumen offenbart die zum Gebäude erstellte Inneneinrichtung. Passende Lampen erhellen den Bahnsteig. H0-Schaustück: Jörg Chocholaty

Bahnhöfe und Haltepunkte sind die Anlaufstellen der Eisenbahn im Personenverkehr. Da, wo sich Menschen einfinden, entstehen auch Bedürfnisse. Entsprechend sind Bahnhöfe und Haltepunkte ausgestattet. Je größer der Bahnhof, desto mehr wird geboten. Das Gebäude allein macht noch keinen Bahnhof. Erst die typischen Details am und um das Gebäude herum sowie auf dem Bahnsteig schaffen echte Bahnhofsatmosphäre.

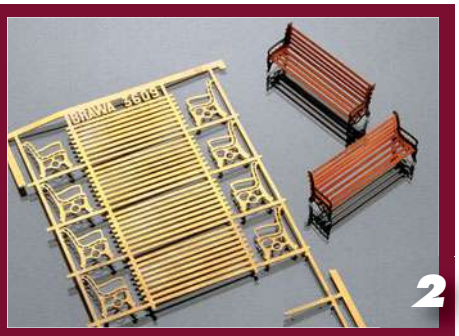
Was das Zubehör anbelangt, so sind die altehrwürdigen Spritzgussbausätze meist etwas üppiger ausgestattet als viele neuere Bausätze mit gelaserten Kartonteilen. Es besteht aber die Option, älteres, stark vereinfachtes Zubehör wie beispielsweise Bänke, Absperrungen usw. durch feiner detaillierte Messingguss- oder Ätzteile zu ersetzen. Überhaupt ist das Angebot rund um den Bahnsteig dank vieler Hersteller sehr umfangreich und man kann für jede Epoche das Typische finden.

Sitzbänke

Zur Grundausstattung eines Bahnsteiges gehören Sitzgelegenheiten, meist in Form von Bänken. Jeder Anbieter von Bahnhofsminiaturen hat seine eigenen Modelle im Programm, so dass die Auswahl an verschiedenen Banktypen so groß ist, dass für alle Epochen die passende zu finden ist. Einziges Kriterium ist die Filigranität der Bänke, Lasercut- und Messing-Modelle sind zierlicher als jene aus Kunststoff, wobei die jüngeren Produkte mittlerweile ebenfalls zierlich ausfallen. Oft trennt eine Werbetafel die beiden Sitzseiten einer Doppelbank. Hier kleben natürlich nur Plakate, es hängen keine Emailschilder. Werbung ist aber auch in der Empfangshalle oder als Leuchtreklame an der Stirnwand in einer großen Bahnsteighalle anzutreffen. Ein Zuplakatieren sollte aber vermieden werden, im Vordergrund steht stets die Information mit ihren Hinweisschildern rund um die Bahn.

Sitzbänke und Schilder

Die Bänke von Brawa aus geätztem Messingblech wirken besonders filigran. Um eine Lackierung kommt man jedoch nicht herum.



Doppelbänke mit Werbeschildern bietet Weinert. Die Teile sollten allerdings der Stabilität wegen möglichst verlötet werden.

Sehr zierliche, aus Messing geätzte Bahnsteigbänke gibt es von Weinert in verschiedenen Ausführungen. Links die Doppelbank im Stil der 1950er-Jahre, rechts die ältere Ausführung ab Epoche II.

Verschiedene Hersteller, hier MoMiniatur, bieten Bögen mit bedruckten Werbeschildern zum Ausschneiden. Es kommen allerdings nur fein gerastert gedruckte Bilder für die Banktafeln in Frage.

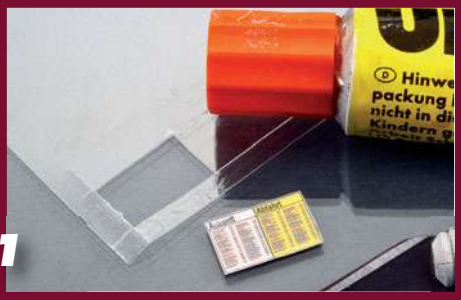
Viele Ausschneidebögen mit Werbung dienen als Basis für selbst angefertigte und verblüffend echt aussehende Emailschilder.

Die sauber ausgeschnittenen Reklameschilder werden mit einem durchsichtig aushärtenden Zwei-Komponentenkleber dünn bestrichen.

Der Zugang zum Wartesaal ist mit epochentypischen Werbeschildern, die bis in die Epoche II hinein als Emailschilder gefertigt wurden, ausgestattet. Die Wirkung des Zwei-Komponentenklebers ist verblüffend.

Busch bietet Sitzbänke aus Kunststoff an. Sie sind ab der Epoche III verwendbar. Das massive Schild mit den Fahrplänen wirkt allerdings etwas plump.
H0-Schaustück: Busch; Foto: Kurt Heidbreder

Faller hat ein Herz für die Epochen V und IV. In seinem Programm findet man genügend Angebote für die heute übliche Bahnsteigausstattung.
H0-Modul: Sebastian Koch, Foto: Markus Tiedtke



Die ausgeschnittenen Fahrpläne werden blasenfrei hinter eine dünne, durchsichtige Plastikscheibe geklebt.

Die Einfassung der Schautafel entsteht aus dünnen Evergreenstreifen. Da aus Polystyrol, lassen sie sich gut mit Flüssigkleber verarbeiten.

Mit schwarzer Arcrylfarbe erhält der Fahrplankasten sein zeittypisches Aussehen. Der vorsichtige Auftrag erfolgt mit feinem Pinsel.

Werbung und Emailschilder

Bei der Ausschmückung mit Hinweis- und Werbetafeln, Plakaten und bei großen Bahnhöfen auch Leuchtreklame ist auf die für die jeweilige Epoche typische Ausstattung zu achten. Emailschilder,

Eine nette Szene ergibt sich im Bahnhofsbereich, wenn man den Schaukasten mit offenen Fensterflügeln darstellt, um die Fahrpläne auszutauschen. Foto: Markus Tiedtke

wie sie ab Mitte der 1920er-Jahre in gewölbter oder flacher, nach hinten abgeknickter Ausführung üblich waren, fand man oft noch in den frühen 1960er-Jahren. Später ging man immer mehr zu bedruckten Blechschildern und Plakaten über, da die Herstellung von Emailschildern aufwendig und teuer war. Speziell für die Bahn wurden von den bekannten Emailwerken Schilder in Übergröße hergestellt, die allesamt flach waren. Die Motive waren identisch mit denen der kleineren, gewölbten Schilder im weit verbreiteten Standardmaß 40 x 60 cm. Oft gab es auch bahneigene Werbung in Plakatform in Wartesälen oder auf Bahnsteigen.

Die Hersteller Pola, MoMiniatur u. a. haben Vordrucke für alte Werbetafeln in ihrem Lieferprogramm, und von „Schritt für Schritt“ ist ein Bogen mit Straßenschildern erhältlich. Im Viererset von MoMiniatur sind verschiedene Emailschildermotive enthalten. Regional typische und individuelle Werbeschilder lassen sich aber auch unter der Rubrik „Sammeln und Seltenes“ aus Ebay-Auktionen ausdrucken.

Alle Modellschilder haben jedoch eine ebene und oft matte Oberfläche, während Emailschilder typischerweise eine glänzende, gewölbte Oberfläche aufweisen. Diesen markanten Effekt erzielt man bei den Modellschildern, indem man nach dem exakten Ausschneiden die bedruckte Oberfläche mit einem klar aushärtenden Zwei-Komponentenkleber gleichmäßig, nicht zu dick, bestreicht.

Als geeignet erweist sich der Kleber Uhu Plus schnellfest. Beim Kleben ist allerdings darauf zu achten, dass auch die Schildkanten mit einbezogen werden, da sonst sich der ausgehärtete Kleber bei einer sehr glatten Bildoberfläche wieder lösen kann.

Da der Kleber schnell aushärtet, sollte man zügig arbeiten. Daher werden mehrere Schilder vorab ausgeschnitten, um sie in einem Rutsch mit dem Kleber zu bestreichen.

Da sich der Kleber während des Aushärtens zur Mitte hin zusammenzieht, ent-

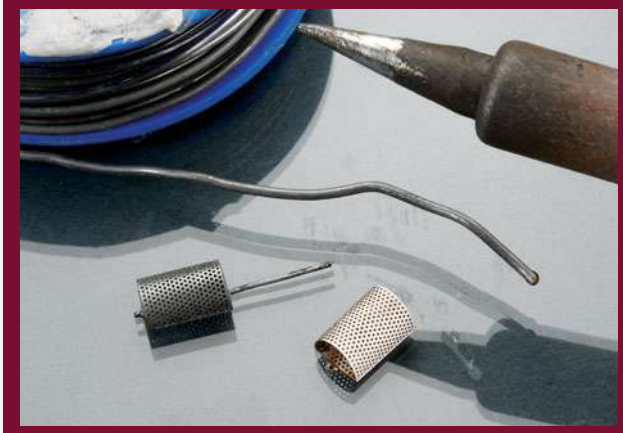
steht eine Wölbung, die genau dem Effekt eines Emailschildes entspricht.
Wenn die Schilder völlig getrocknet sind, können sie mit einem gewöhnlichen Alleskleber an den für sie vorgesehenen Orten platziert werden.
Oft waren selbst in kleinere Stationsgebäude Kioske oder eine Bahnhofsgaststätte integriert. Hier bietet sich ab der Epoche III eine Leuchtreklame beispielsweise mit dem Logo einer Brauerei oder von Coca-Cola an. Ist der Schriftzug mit gewünschtem Logo z. B. mit Hilfe des Computerprogramms Photoshop erstellt worden, kann dieser auf transparenter Selbstklebefolie ausgedruckt werden. Ein Laser-Farbdrucker ist dann einem herkömmlichen Tintenstrahldrucker in Haftung und UV-Beständigkeit überlegen. Als Leuchtkasten dient ein Streifen aus milchig weißem Plexiglas, der in einer Öffnung an der Fassade montiert wird. Das Ganze lässt sich dann rückseitig mit kleinen LED beleuchten.

Geschützte Fahrpläne

Meist sind Dekobögen bei Bahnhofsmodellen auch Fahrpläne beigelegt. Bei älteren Kibri-Bausätzen sind die selbstklebenden Dekomotive leider nur maxi-

Waschbecken und Papierkörbe

Diese Szene zeigt, wie wichtig die richtige Ausstattung eines Bahnhofsgebäudes ist. Fehlte sie, würde der Bahnhof sehr steril wirken, Atmosphäre käme nicht auf.
H0-Schaustück: Jörg Chocholaty



Fein geätzte und gelochte Blechpapierkörbe sind von Weinert erhältlich. Sie sind entsprechend zu falten, vorne halbrund zu rollen und zu verlöten.

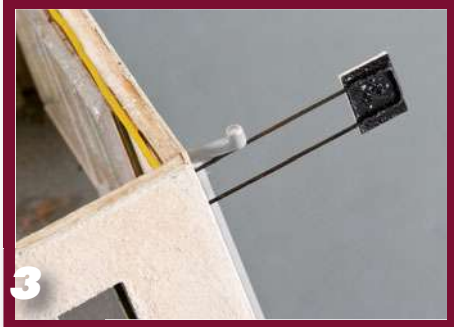
Typische Außenwaschbecken gibt es aus Messingguss von Weinert. Die Farbe ist hochglänzendes Weiß. Der Wasserhahn bleibt unbehandelt.

Unten: Obwohl die Reisenden die Aufmerksamkeit des Betrachters auf sich ziehen, fallen die Ausstattungen wie Waschbecken und Schilder an der Hauswand dennoch auf.
H0-Schaustück: Jörg Chocholaty

Bahnschilder

Signaltafeln für die Nenngröße H0 gibt es bei Weinert in allen denkbaren Varianten in Form von bedruckten Ausschneidebögen mit Plastikmast.

Die Haltetafel war beim Vorbild direkt an der Ecke des Dienstraums befestigt. Ein gebogener Messingdraht hält im Modell das Schild in Position.



Bei älteren Emailtafeln waren Halter und Rückseite des Schildes in der Regel schwarz emailliert. Ein schwarzer Anstrich genügt hier vollkommen.

Für das Empfangsgebäude Sersheim wird das DB-Logo benötigt. Aufgrund der runden Ecken ist zum Ausschneiden eine Schere vorzuziehen.

Die Kante des Schilds schwärzt man mit einem lichtechten Filzschreiber, um es danach mit normalem Haftkleber auf der Gebäudewand zu fixieren.

An dieser Stelle war das Emblem beim Sersheimer Haltepunkt auch im Original angebracht. Rechts befindet sich das markante Fenster des Fahrkartenschalters.

Der VT 137 600, ein Sonderling unter den Schmalspurtriebwagen, hat vor dem H-Schild angehalten.
H0e-Modul: H0e-Team 750,
Foto: Carsten Petersen/Trinom

mal dreifarbig ausgeführt. Beim Signaltafelset von Auhagen sind ebenfalls Fahrpläne vorhanden. Allerdings trägt der Karton mit einer Materialstärke von 0,5 mm sehr stark auf.
Für die Fahrpläne entsteht eine Art gläserner Schaukasten. Die Verglasung selbst entsteht durch aufgeklebtes dünnes, transparentes Polystyrol, die Einfassung durch dünne, um die Kanten herum geklebte Evergreenprofile. Der Außenrahmen mit schräg angeordnetem Dach erhält einen schwarzen Anstrich mit Aerocolor-Farbe von Schmincke.

Epochentypisches Zubehör

Handwaschbecken im Außenbereich waren früher üblich. Oft waren sie weiß emailliert. Entsprechende Nachbildungen gehören zum Beispiel zu einigen Bahnhofsgebäuden von Kibri oder es gibt sie auch als äußerst filigranes Gussteil von Weinert, das nach einer Metallhaftgrundierung mit einer Spritzpistole in glänzendem Weiß lackiert wird.
Auf keinen Fall vergessen sollte man zwei bis drei Papierkörbe, die entweder direkt an der Wand angebracht oder mit einem Haltemast im Boden verankert werden. Entsprechende Ätzteile in gelochter Blechausführung gibt es ebenfalls von Weinert.
Bahnhofsbänke aus Kunststoff sind Bestandteil fast jedes Bahnhofsbausatzes. Oft wirken diese jedoch aufgrund der Materialstärken etwas spielzeughaft. Filigrane Bahnhofsbänke gibt es unter anderen auch von Weinert, auch in der Ausführung als Doppelbank mit mittiger Werbefläche sowie in der älteren Ausführung mit Metallgestell und Lattenrost, ab Epoche II einsetzbar. Neuere Plastikbausätze beinhalten inzwischen auch filigrane Bänke aus Kunststoff, ebensolche sind bei Preiser zu finden.

Oft wird das Empfangsgebäude auf kleinen Bahnhöfen nicht mehr genutzt und stattdessen stellt man ein einfaches Wartehäuschen am Bahnsteig auf. H0-Modul: Sebastian Koch, Foto: Markus Tiedtke

Bahnschilder

Als Mitte der 1950er-Jahre der DB-Keks eingeführt wurde, fand sich das Logo auf vielen Empfangsgebäuden wieder, oft auch in beleuchteter Ausführung. Der hier beim Modellbahnhof Sersheim verwendete DB-Keks entstammt dem Signaltafelset von Weinert (Art.-Nr. 7303). Durch die großzügig ausgerundeten Ecken gestaltet sich das Ausschneiden mit dem Skalpell etwas schwierig, so dass man sich mit einer kleinen Schere leichter tut. Natürlich lässt sich das Logo auch über einen PC-Drucker in jeder x-beliebigen Größe ausdrucken.

Blumenschmuck

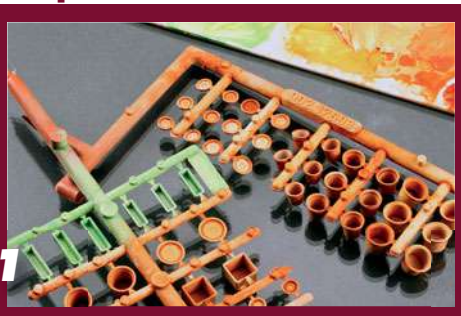
Größere Blumenkübel zur Ausschmückung des Bahnsteigbereiches und des Vorplatzes entstehen im Eigenbau aus Polystyrol und Vierkantprofilen. Kleinere Kübel und Töpfe unterschiedlicher Formen und Größen gibt es beispielsweise von Busch als Polystyrol-Spritzgussteile.
Um den Kunststoffglanz der Töpfe zu mildern, erfolgt die Farbgebung in eher gedämpften Tönen am besten direkt am Spritzling. Eine Art Stütze für alles, was nach oben wächst, bilden Messingdrahtstücke, die sich mit Schwarzoxyd brünieren lassen. Laubgewebe, Blütenflock und gelaserte Pflanzennachbildungen gibt es von verschiedenen Herstellern.

Rund um den Bahnhof

Jungbäume und Blumenkübel ergänzen fehlende Grünflächen und sorgen für willkommene Farbkontraste. Grünflächen mit Blumen, Hecken und Bäumen, wie sie in der Epoche I im Bahnhofsvorfeld üblich waren, gibt es im Autozeitalter nur noch selten, dafür hat man sie auf einigen Bahnhöfen in Blumenkübeln nicht nur auf dem Bahnsteig, sondern auch auf dem Bahnhofsvorplatz als Raumteiler gesetzt.
Meist befindet sich auch ein Kiosk in unmittelbarer Bahnhofsnähe, ebenso eine Telefonzelle bis in die Epoche V hinein. Eine typische Ausstattung ist der Fahrradständer, vor allem im fahrradfreund-

Auf dem Schmalspurbahnhof Gernrode im Harz steht am Bahnsteigende, wo jede Dampflok hält, ein kleiner Wasserkran zum Auffüllen der Wasservorräte. H0m-Modul nach Vorbild: Thorsten Weber, Foto: Markus Tiedtke

Töpfe und Kästen für Blumen



Von Busch gibt es verschiedene Sets mit unterschiedlichen Kübeln und Töpfen. Die Lackierung mit gedämpften Farbtönen erfolgt direkt am Spritzling.

In der noch feuchten Modelliermasse aus Holzschleifstaub, Wasser und Weißleim werden unterschiedlich lange Drahtstücke platziert.

Von verschiedenen Herstellern gibt es Laubgewebe, Blütenflocken und gelaserte Pflanzennachbildungen. Sie werden auf das Drahtstück als Pflanze geklebt.

Die Töpfe, Schalen und Kästen sind dank der heute umfangreichen Materialvielfalt mit unterschiedlichen, fast echt aussehenden Pflanzen bestückt.

Größere Blumenkübel aus Beton für Bahnsteig und Vorplatz ab der Epoche III entstehen im Eigenbau aus Polystyrolplatten und Vierkantprofilen.

In den mit Betongrau lackierten Blumenkästen stecken verschiedene Blumen, deren filigranes Blattwerk auf normalen Grasfasern basiert.

Der ländliche Haltepunkt Weingarten, ein Modell von Stangl, hat schon bessere Tage gesehen, denn sein Bahnsteig verkrautet langsam. Im Blumenkübel hingegen stecken blühende Pflanzen. H0-Schaustück: Jörg Chocholaty, alle Modellfotos soweit nicht anders genannt: Jörg Chocholaty

Fahrkarten- und Stempelautomat sowie das einfache Wartehäuschen sind auf heutigen S-Bahn-Haltestellen ein Attribut der modernen Zeit.
H0-Schaustück: Scenecraft, Foto: Markus Tiedtke

Eine Telefonzelle darf auf dem Bahnhofsvorplatz natürlich in den Epochen II und IV nicht fehlen. Große Bahnhöfe hatten auch Telefonzellen in der Empfangshalle.
H0-Schaustück: Jörg Chocholaty

lichen Flachland. So ausgestattet kommt Bahnhofsflair auf, und das benötigen die meisten Bahnhofsbausätze ganz deutlich. Wer jedoch eine Modellbahn nach DDR-Vorbild betreibt, sollte auf keinen Fall die Propaganda rund um die Leistungen im Sozialismus in Form von Sprüchen, Porträts, Listen ausgezeichneter Personen und Emblemen vergessen. Auch Fahnenschmuck sollte reichlich vertreten sein. Das gilt in ähnlicher Form auch für Anlagen der späten Epoche II.
Mehr darüber im Kapitel „Zum Wohle des Volkes“.

Jörg Chocholaty, Markus Tiedtke

Post und Gepäck auf Rädern

Fahrzeuge zum Transport von Gütern und Gepäck am Bahnsteig

Reisende haben bekanntlich Gepäck, das zum Eisenbahnwagen gelangen soll. Dazu nutzt die Bahn spezielle Transportwagen. Früher erfolgte der Posttransport ebenfalls per Bahn, entsprechend ausgestattet waren die Bahnhöfe mit zahlreichen Transportwagen. Ein Marktüberblick zeigt, was Passendes in H0 derzeit angeboten wird.

Diese Ladeszene am Gepäckwagen lässt sich auch auf einem Modellbahnsteig mit Hilfe des heute recht umfangreichen Zubehörangebots nachbilden. Foto: Walter Hollnagel, Archiv der Eisenbahnstiftung

Rechts: Handkarren, hier ein überarbeitetes Modell von Preiser, werden beim Vorbild auch für den normalen Gepäcktransport eingesetzt und stehen bei Einfahrt des Zuges normalerweise an der Stelle, wo der Gepäckwagen laut Zugreihung zum Stehen kommt. So spart man Zeit und kann sofort mit dem Gepäckumschlag beginnen. Foto: Jörg Chocholaty

Zur Bahnsteigausstattung gehören auch Transportwagen für Post, Pakete, Stückgut aller Art, die mit der Bahn reisen können, und das Reisegepäck. Die Ausführung der Fahrzeuge hängt natürlich von der Epoche, von der Größe eines Bahnhofs und seinem Verkehrsaufkommen ab. Bei kleineren und ländlichen Stationen reichten von der Epoche I bis IV oftmals kleine zweirädrige Holzkarren in offener Ausführung. Akku-betriebene Elektrokarren waren hier fehl am Platz. Oft genügten nur zwei bis drei Wagen, die von Hand gezogen wurden.

Die nässeempfindliche Post transportierte man dagegen in Handkarren mit geschlossenen Aufbauten. Die Postwagen waren in der Epoche I gelb, bei der Reichspost in der Epoche II dagegen rot und nach dem 2. Weltkrieg wieder gelb lackiert. Die alten Handgepäckkarren hatten dagegen entweder eine graue oder kobaltblaue Farbgebung und gehörten der Bahn.

In großen Bahnhöfen waren in der Regel viele zweiachsige Gepäck- und Postwa-

Der Gepäckkarren mit stehendem Fahrer ist eine Entwicklung der ausgehenden Epoche I, der hölzerne Handkarren ist noch älter. Foto: RBD Halle

Große Bahnhöfe wie Hamburg Hbf haben zur besseren Abwicklung des Post- und Gepäckverkehrs eigene, meist schmalere und niedrigere Bahnsteige, auf die Bahnreisenden irrtumlich aus dem Zug aussteigen konnten.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

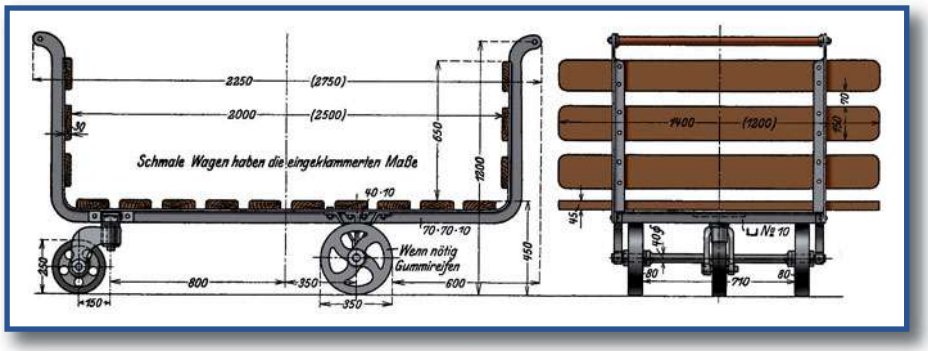
Durch die Teilung Deutschlands wurde nach dem 2. Weltkrieg der Frankfurter Hauptbahnhof zu einem der wichtigsten Drehkreuze im Zugverkehr. Das Gepäck stammte vom im August 1949 eingelaufenen D-Zug mit 01 1070.
Foto: Walter Hollnagel, Archiv der Eisenbahnstiftung

gen vorhanden, die bereits zum Ende der Epoche I von den ersten so genannten Elektro-Fahrerstandkarren gezogen wurden, bei denen der Fahrer den Wagen im Stehen lenkte. Sie hatten hinter dem Fahrstand eine eigene Ladefläche. Ab der Epoche III verwendete man kleinere drei- oder vierrädrige Elektroschlepper, die im Sitzen gesteuert wurden und die mehrere Hänger zogen, selbst aber keine Ladefläche auswiesen. Aber auch Elektrokarren mit einer eigenen Ladefläche hinter dem Fahrersitz gab es, die waren aber nicht so stark in der Zugkraft wie die Schlepper und zogen meistens zwei bis drei gummibereifte, zweirädrige Gepäckwagen.

Jeder Bahnhof hatte mehrere Gepäckkarren und Zugfahrzeuge. Die Post hatte zudem ihre eigenen, so dass in großen Bahnhöfen eine stattliche Zahl zusammenkam. Farblich konnte man sie auch unterscheiden, die Post besaß die gelblackierten, die Bahn die gräulich angestrichenen. Mit der Nutzungstrennung nahm man es jedoch nicht so genau, so dass Postwagen auch für gewöhnliches Reisegepäck wie umgekehrt Gepäckkarren für Postsendungen verwendet wurden.
Damit in größeren Bahnhöfen mit vielen Reisenden die Gepäckkarren nicht zum Hindernis werden konnten, spendierte man der Gepäckabfertigung schon bei großen Bahnhofsbauten zum Ende des 19. Jahrhunderts eigene Bahnsteige, die ausschließlich dem aufgegebenen Gepäck- und Postumschlag dienten und auf

Der motorisch betriebene Akku-Elektrokarren benötigt zum Wenden einen breiten Bahnsteig. Daher fuhr er wie in Gera Hbf meistens auf den Personenbahnsteigen.
Foto: Burkhard Wollny

Zur Weihnachtszeit, hier in Hamburg-Altona in den 1950er-Jahren, war das Paket- und Gepäckaufkommen besonders groß. Der Wagen entspricht in etwa dem der Zeichnung. Foto: Walter Hollnagel, Archiv der Eisenbahnstiftung



Noch zur ausgehenden Länderbahnzeit entwickelte man große Gepäckkarren als Stahlkonstruktion mit gummibereiften Rädern. Zeichnung: Markus Tiedtke

Sicherlich ein lohnendes Motiv zur Nachbildung auf der Modellbahn ist dieser reichlich beladene Gepäckkarren. Foto: Walter Hollnagel, Archiv der Eisenbahnstiftung

der anderen Seite des Zuges angeordnet waren. So mancher Reisende stieg allerdings versehentlich auf diesem aus.

Die alten Elektrokarren mit eigener Ladefläche benötigten jedoch breite Bahnsteige zum Wenden, so dass diese eher auf den Personenbahnsteigen ihren Dienst versahen, während auf schmalen Gepäckbahnsteigen die kleinen Elektroschlepper kurze Wagen zogen, oder man vor alle die größeren Gepäckwagen mit der Hand wendete oder zog.

Heute sind Postwagen schon lange nicht mehr auf den Bahnsteigen anzutreffen. Auch das Gepäck muss der Reisende auf Kofferkulis selbst vor sich herschieben. Gepäcktransport im eigenen Packwagen am Anfang oder Ende des Zugverbands wie in früherer Zeit wird heute auf Grund des kurzen Bahnhofstopps im Zeitalter der Hochgeschwindigkeit nicht mehr angeboten. Diese Gesichtspunkte sollte man bei der Gestaltung eines vorbildgerechten und epochentypischen Bahnhofs im Modell berücksichtigen.

H0-Modelle von Auhagen

Unter der Art.-Nr. 42651 gibt es von Auhagen ein Ausstattungsset für Bahnsteige und zwar für TT und HO gleichermaßen. Neben einigen unbemalten Figuren und Zubehör wie Bänken, Informationstafeln usw. sind auch eine Sackkarre und zwei hölzerne Bahnsteigkarren, eine davon zweiachsig, vorhanden. Zum wesentlich besseren Eindruck trägt allerdings eine komplette farbliche Überarbeitung bei, weil dadurch das plastikhafte Aussehen verschwindet. Ergänzend kann man die Ladefläche in einem leicht verwitterten Holzton und die Bereifung mit einem feinen Pinsel in sehr dunklem, matten Graubraun absetzen.

Diese filigranen Weinert-Modelle warten auf ihren nächsten Einsatz.

H0-Modelle von Noch

Unter der Art.-Nr. 16772 ist von Noch eine E-Karre mit Standfahrerbühne erhältlich. Das Modell ist komplett bemalt sowie mit Fahrerfigur und einigen Kisten als Ladegut ausgestattet und kann ab der Epoche II verwendet werden. Es ist nicht ganz so filigran nachgebildet, wie das Preiser und Kibri bei ihren Bausätzen bieten, auch ist nicht klar, ob das Modell einem konkreten Vorbild entspricht.

H0-Modelle von Kibri

Einem recht umfangreichen Set von Kibri sind neben zwölf Gepäckwagen (drei davon in kleiner Ausführung) auch sechs Elektroschlepper beigelegt. Drei davon entsprechen dem typischen Elektro-Fahrerstandkarren mit Ladefläche, wie man sie von AEG oder Esslinger kennt, die anderen der dreirädrigen moderneren Form mit Fahrersitz. Die Montage erweist sich als einfache Feierabendbastelei am Küchentisch, sofern sie „aus der Schachtel“ gebaut werden. Die meiste Zeit beansprucht das Versäubern der Angussreste und der Formtrennkanten. Zum Verkleben eignet sich auch Nitroverdünnung, die mit einem kleineren Pinsel zwischen die Kontaktflächen geträufelt wird.
Die Proportionen der Modelle sind recht gut getroffen, allerdings wirken Baugruppen wie die seitlichen Schutzbügel des Elektrokarrens oder die Gitterstützen des Gepäckwagens fertigungsbedingt überproportioniert. Mit etwas Zeitaufwand könnte man das Material mit dem Skalpell dünner schaben oder aus Messingdraht neu bauen. Zum wesentlich besseren Eindruck trägt eher schon die komplette farbliche Überarbeitung bei, ähnlich wie bei Auhagen, weil dadurch das plastikhafte Aussehen verschwindet.

H0-Modelle von Preiser

Die Postwagen von Preiser sind sehr filigran. Durch die verwendeten Metallachsen bewegen sich die Räder leichtgängig. Auch hier genügt zur Montage etwas Nitroverdünnung. Es ist ratsam, die Mo-

Am Bahnsteig darf ein Gepäckkarren nicht fehlen. Auch im Modell steht er beladen an jener Stelle, wo der Gepäckwagen des einfahrenden Zuges zum Stehen kommt. H0-Schaustücke (2): Jörg Chcholaty

Typische Bahnsteigwagen in H0 (Auswahl)

Hersteller	Art.-Nr.	Wagentyp	Epoche	Bemerkung
Auhagen	42651	2-achs. Gepäck-Holzwagen 1-achs. Gepäck-Holzwagen	Ep. II bis Ep. IV	PS-Bausatz, Teil eines Bahnsteig-Ausstattungssets für H0 und TT gleichermaßen, mit Sackkarren
Bavaria	18.04.	5 verschiedene Gepäckkarren	Ep. I bis Ep. III	1- bis 4-rädrig, MS-Ä-Bausatz, auch als Fertigmodelle erhältlich
	18.07	1-achs. Gepäck-Handkarren	Ep. I bis Ep. III	geschlossener Kasten für Post, MS-Ä-Bausatz für 4 Modelle, auch als Fertigmodelle erhältlich
	18.09	2-achs. Postkarren	Ep. I bis Ep. III	hochbordig, MS-Ä-Bausatz für 2 Modelle
HObbex Spiel + Freude	–	1-achs. Post-Handkarren und 2-achs. Holz-Gepäckkarren	Ep. I bis Ep.III Ep.I bis Ep. III	geschlossener Kasten für Post, Stirnwände, PS-Bausatz, nicht mehr erhältlich
Kibri	38646	2 verschiedene Elektrokarren (u.a. Esslinger) u. Gepäckkarren	ab Ep. III	PS-Bausatz mit 17 Modellen, u.a. 1x Schlepper, 2x mobiler Verkaufsstand
Noch	16772	2-achs. Elektrokarre (Esslinger)	Ep. II bis Ep. IV	Standfahrerkarren mit Ladefläche, PS-Fertigmodell
Preiser	10256	2-achs. Gepäckkarren u. Anhänger	Ep. II bis Ep. IV	Führerstandskarre mit Anhänger, PS-Fertigmodell mit Figuren und Gepäck
	10459	Kofferkuli für Reisende	ab Ep. IV (DB)	PS-Fertigmodell mit Figuren im Set
	13004	1-achs. Post-Handkarren	Ep. I bis Ep. III	geschlossener Kasten für Post, PS-Fertigmodell mit Figuren im Set
	17103	4 verschiedene Gepäckkarren	Ep. I bis Ep. III	1- und 2-achs. mit flacher Pritsche oder Ladebord, PS-Bausatz für 8 Modelle
	17112	2-achs. Gepäckkarren	Ep. I bis Ep. IV	hochbordig, PS-Bausatz mit 6 Modellen in 2 Varianten
	17120	2-achs. Elektrokarre (AEG)	ab Ep. IV (DB)	PS-Bausatz mit 3 x 2-achs. Anhängern
	28146	2-achs. Elektrokarre (AEG)	ab Ep. IV (BP)	PS-Fertigmodell mit Fahrerfigur
Preussenmodelle Berlin (PMB)	2201	3-räd. Postkarren	Ep. I bis Ep. II	hochbordiges Gitter, MS-Ä-Fertigmodell
	2202	3-räd. Postkarren	Ep. I bis Ep. II	hochbordiges Gitter, MS-Ä-Bausatz
	2211	1-achs. Post-Handkarren	Ep. I bis Ep. II	hochbordiges Gitter, MS-Ä-Fertigmodell
	2212	1-achs. Post-Handkarren	Ep. I bis Ep. II	hochbordiges Gitter, MS-Ä-Bausatz
	2251	1-achs. Post-Handkarren	Ep. I bis Ep. II	hochbordig, MS-Ä-Fertigmodell
	2261	1-achs. Post-Handkarren	Ep. I bis Ep. II	geschlossener Kasten für Post, MS-Ä-Fertigmodell
	2262	1-achs. Post-Handkarren	Ep. I bis Ep. II	geschlossener Kasten für Post, MS-Ä-Bausatz
	2271	3-räd. Gepäckkarren	Ep. I bis Ep. III	Stirnwände, MS-Ä-Fertigmodell
	2272	3-räd. Gepäckkarren	Ep. I bis Ep. III	Stirnwände, MS-Ä-Bausatz
Weinert	3201	2-achs. Elektrokarre (AEG)	Ep. II bis Ep. IV	Standfahrerkarren mit Ladefläche, WM-G- und MS-G-Bausatz
	3214	1-achs. Handkarren	Ep. I bis Ep. IV	flache Pritsche, MS-Ä-Bausatz
	3230	1-achs. Handkarren	Ep. I bis Ep. III	nur Seitenborde, MS-Ä-Bausatz
	3231	1-achs. Post-Handkarren	Ep. I bis Ep. III	geschlossener Kasten für Post, MS-Ä-Bausatz
	3384	1-achs. Gepäck-Handkarren	Ep. I bis Ep. IV	gekröpfte Pritsche, MS-Ä-Bausatz
	3385	2-achs. Gepäckkarren	ab Ep. III	Stirnwände, MS-Ä-Bausatz

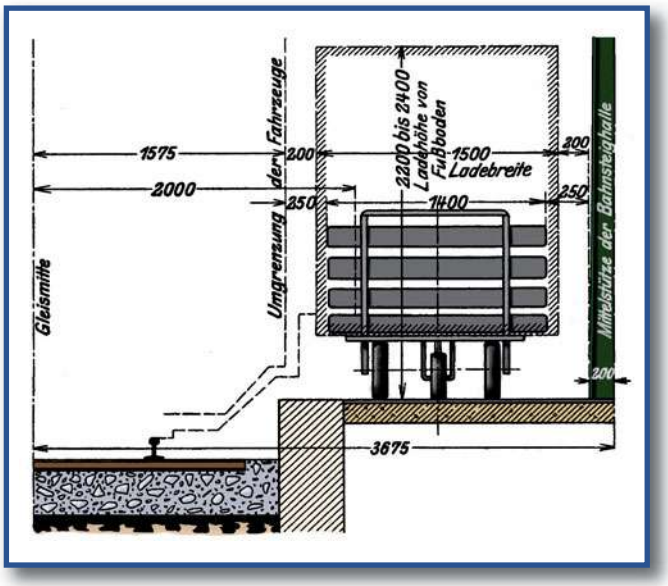
Erklärung: MS = Messing, PS = Polystyrol, WM = Weißmetall, Ä = Ätzteile, G = Gussteile

delle komplett zu lackieren, was zu einem wesentlich besseren Aussehen führt. Die hochglänzenden Metallachsen kann man z. B. mit Schwarzoxyd dunkel brünieren. Unter der Art.-Nr. 17103 führt Preiser auch ein- und zweiachsige Handwagen älterer Bauart, die ab der Epoche I verwendbar sind. Alle Modelle sind aus Polystyrol und zeichnen sich durch ihre zierliche Ausführung aus.

Leider noch nicht ausgeliefert hat Preiser den neuen Bausatz einer Elektrokarre mit Ladefläche der Firma Still mit drei Anhängern in filigranster Ausführung in Epoche IV. Das vierteilige Set wird in Kürze erhältlich sein. Wer dagegen ein Fertigmodell vorzieht, kann in der Post- oder Bahnvariante den Elektrokarren mit Fahrerfigur, aber ohne Anhänger erwerben.

In der Großpackung mit Reisegepäck (Art.-Nr. 17005), sind unter anderem so genannte Kofferkulis enthalten, wie man sie in ähnlicher Form vom Baumarkt oder Flughafen her kennt.

Das Prinzip der persönlichen Gepäckbeförderung auf dem Personenbahnsteig hat man bei der Bahn in den 1980er-Jahre von den Flughäfen übernommen. Enthalten sind die Modell-Kulis auch bei manchen fertig bemalten Preiser-Figurensets mit Bahnreisenden.



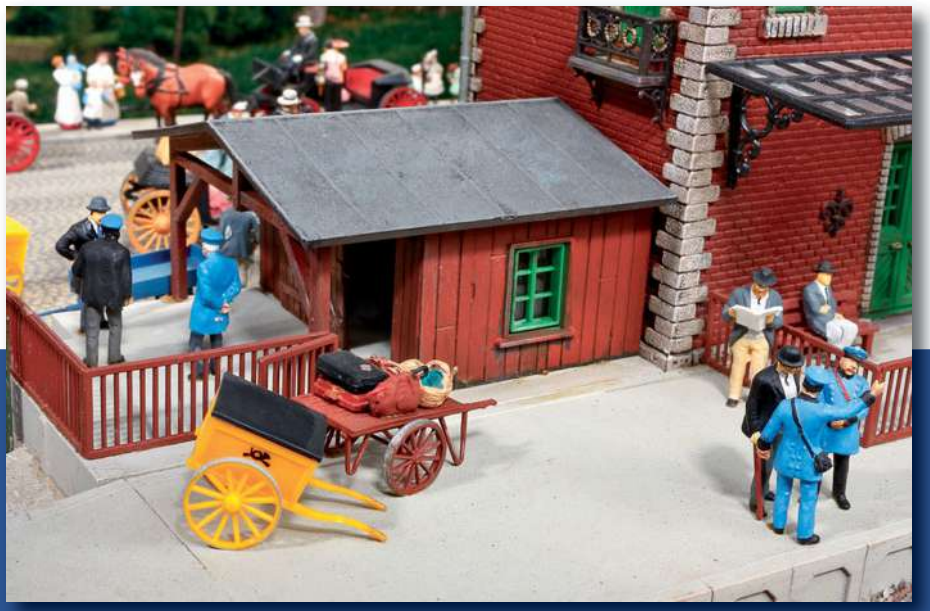
Paßgenau zum Packwagens steht in Wuppertal-Elberfeld der beladene Postkarren am Bahnsteig bereit.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Gepäckbahnsteige haben eine Mindestbreite wegen der Gepäckkarren.
Zeichnung: Markus Tiedtke

Ein reiner Elektroschlepper, eingesetzt ab der Epoche III, konnte wie hier in München Hbf viele schwer beladene Gepäckkarren gleichzeitig ziehen.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

In der DDR gab es als Eigenentwicklung ähnlich wie im Westen Elektrokarren mit einer Gepäckladefläche und luftbereiften Anhängern.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Typische Gepäck- und Stückguthandkarren



Bei Modellbahnszenen der Epoche I dürfen der gelbe Post-Handkarren und die einrädige, flache Transportkarre für Stückgut nicht fehlen. Die Modelle nebst passenden Figuren bietet Preise an. Foto: Markus Tiedtke

Einen zweiachsigen Holzkarren bietet Preiser auch als Fertigmodell beladen mit Kisten an. Er ist aus dem Bahnhofsset Art.-Nr. 13004 entnommen.

EpokeModeller bietet als geätzten Messingbausatz einen Handkarren für den Bahnsteig an. Er kann ab der späten Epoche I verwendet werden. Foto: Markus Tiedtke

Weinert bietet zwei unterschiedliche Gepäckkarren und einen Post-Handkarren als Bausätze aus Messing-Ätzteilen. Sie zeichnen sich durch ihre Filigranität aus.

Einfache Bahnsteig-Gepäckkarren, hier ein Messingmodell von Weinert, haben sich bis weit in die Epoche III hinein auf vielen kleinen Bahnhöfen gehalten und sind mit Ende des Bahnposttransports verschwunden.

Zwei aus dem Preiser-Bausatz 17112 entnommene und fertiggestellte Postkarren zeigen die beiden unterschiedlichen Ausführungen.

Ab der Epoche III setzte die Post unterschiedliche Wagen auf den Bahnsteigen ein, um Post und Pakete schnell zum eingelaufenen Postwagen transportieren zu können. Das Preiser-Set 17702 beinhaltet unterschiedliche typische Wagen für Westdeutschland. Foto: Preiser

Einige nahmhafte Hotels haben wie hier in München Hbf sogar eigene Gepäckträger als Kundenservice. Foto: Sammlung Brian Rampp

Im Münchner Hauptbahnhof waren die Urlauberzüge in Richtung Türkei lange Zeit überbelegt, vor allem durch das reichliche Gepäck mit Ware für die Angehörigen in der Heimat. Foto: Tausche, Sammlung Thomas Wunschel

Das Beladen der Personenwagen mit den Gepäck war im Vor-ICE-Zeitalter problemlos durch das heruntergeschossene Abteilfenster möglich. Foto: Walter Hollnagel, Archiv der Eisenbahnstiftung

H0-Modelle von PMB

Preussenmodelle Berlin hat gleich eine ganze Reihe von Handkarren aus der Epoche I im Angebot, deren Teile allesamt aus Messingblech geätzt sind und so vor allem die Gitter sehr filigran wirken. In der Tabelle der Marktübersicht sind die aktuellen Modelle aufgelistet. Sie sind sowohl als Fertigmodelle wie auch als kostengünstiger Bausatz zu haben. Der Zusammenbau sollte ausschließlich durch Löten vonstatten gehen, wie es auch bei den Weinert-Modellen zu empfehlen ist.

H0-Modelle von Weinert

Neben einem AEG-Elektro-Bahnsteigkarren sind bei Weinert fünf weitere Gepäckkarren als Messingbausatz zu finden. Beim zweiachsigen Bahnsteigwagen bestehen die Räder aus Messingguss, alle übrigen Teile sind in einem geätzten Mes-

Gepäckkarren von Preiser

Handkarren, hier ein überarbeitetes Modell von Preiser, werden beim Vorbild auch für den normalen Gepäcktransport eingesetzt.

Von Preiser ist unter der Artikelnummer 17112 ein Kunststoffbausatz mit sechs Post- und Bahnwagen in zwei Versionen erhältlich.

Erst eine Überarbeitung mit verschiedenen Farben lässt die filigranen Preiser-Modelle nicht mehr plastikhaft erscheinen.

Elektrisch betriebene Gepäcktransportfahrzeuge

Noch führt in seinem H0-Sortiment das Modell eines älteren Elektrokarren mit Frontschürze, wie er ab der mittleren Epoche II in den Bahnhöfen eingesetzt worden ist. Foto: Markus Tiedtke

Der Stehstand für den Fahrer des Elektrokarren ist typisch für die ersten motorisierten Gepäckwagen. Das Preiser-Modell mit Figuren und Gepäck und in den Farben der Bahn ist ab der Epoche II einsetzbar. Foto: Preiser

Die Elektrokarre von AEG gibt es bei Preiser auch als beladenes Fertigmodell, hier in den grauen Farben der Bahn. Das Modell ist passend beladen und mit einer Figur ausgestattet. Foto: Preiser

Ab der Epoche IV kann man die vier Gepäckwagen aus dem Preiser-Bausatz 17120 verwenden. Die Modelle sind neu und sehr filigran in Polstyrol gefertigt. Foto: Preiser

Die großen und kleinen Post-Gepäckwagen sowie je ein Elektroschlepper für die Post wie auch für die Bahn stammen aus einem Kibri-Bausatz.

Auf dem modernen Bahnsteig stehen bemalte Kibri-Gepäckkarren und -wagen.
H0-Schaustück: Kai Brenneis,
Foto: Markus Tiedtke

Der modifizierte Gepäckkarren von Preiser macht am Modellbahnsteig eine gute Figur. Er wartet am Bahnsteigende auf den am Zugende befindlichen Gepäckwagen des gerade einfahrenden Nahverkehrszuges.

singblech eingebunden. Bei der Montage ist das Löten dem Kleben vorzuziehen. 15-prozentige Phosphorsäure (in der Apotheke anmischen lassen) dient als Flussmittel für saubere Lötstellen.

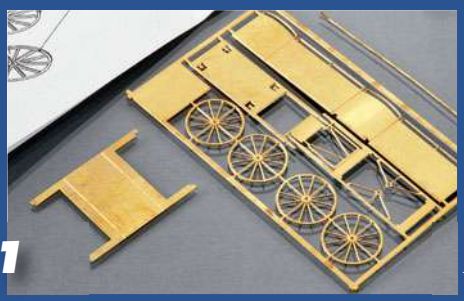
Als ideales Hilfsmittel zum sauberen Abwinkeln der Ätzteile hat sich in diesem Fall ein Feinmessschieber (auch Schieblehre genannt) mit feststellbarem Schenkel als Haltevorrichtung bewährt. Wegen der Eigenspannung des Messingblechs ist das gebogene Teil nach dem Ausspannen eventuell etwas nachzubiegen, so dass ein exakter 90-Grad-Winkel erreicht wird. Die Biegekanten sitzen immer im Wagen-

Post-Handkarren bis Epoche III

Drei verschiedene Holzkastenkarren der Post in geschlossener Ausführung: Links das sehr filigrane Messing-Modell aus einem Weinert-Bausatz, in der Mitte das aus Polystyrol gefertigte Fertigmodell von Preiser und rechts der etwas einfach gehaltene Bausatz von H0bbex Spiel und Freude, ebenfalls aus Kunststoff.

Post-Handkarren von Weinert

Mit dem geschlossenen Handkarren werden vor allem nässeempfindliche Briefe und Pakete zu den Bahnpostwagen transportiert und abgeholt. Diese Postkarren waren bis in die Epoche III hinein in kleineren Bahnhöfen anzutreffen.



1

Die Karre von Weinert besteht hauptsächlich aus Messingätzteilen, die abgetrennt, entsprechend gefaltet und verlötet werden müssen.

2

In der Regel liegen die Biegekanten innen. Als Biege- und Haltehilfe dient in diesem Fall ein Feinmessschieber, auch Schieblehre genannt, mit Feststellschraube.

3

Das noch flache Dach muss entsprechend der Rundung der Stirnseiten gebogen werden. Das fällt leichter, wenn es zuvor weichgeglüht wird.

4

Die Räder sind jeweils aus zwei Teilen zusammenzulöten. Die eingeschobene Achse dient zum exakten Ausrichten. Die Naht wird mit Zinn verschlossen.

5

Beim nun fertiggestellten Post-Holzkarren werden vor der anstehenden Farbgebung alle Lötstellen versäubert und anschließend vom Fett befreit.

6

Nach dem Auftrag der Metallgrundierung bzw. -haftung, die mit einer Spritzpistole ausgeführt worden ist, folgt nun die eigentliche Lackierung, hier in Postgelb der Epoche III.

Preiser bietet moderne Bahnsteigkarren in H0 an. Mit etwas Phantasie und Farbe kann man sie auch für die Epoche IV hintrimmen.

inneren. Die Speichenräder der älteren Karren setzen sich jeweils aus zwei Teilen zusammen, die zum exakten Ausrichten auf die beiliegende Stahlachse aufgesteckt werden. Am besten werden die Kontaktflächen vorher verzinnt. Für diese Lötarbeiten reicht auch ein schwacher Lötkolben aus, da das dünne Blech die Hitze sofort aufnimmt.

Nachdem die Karrenteile verlötet sind, folgt die Reinigung z. B. mit Nitroverdünnung und einem Borstenpinsel oder einer ausgedienten Zahnbürste. Hat eine Kante zu viel Lot abbekommen, hilft eine so genannte Ablötlitze, ein aufgerolltes Geflecht dünner Kupferlitzen, mit dem überschüssiges Lot entfernt werden kann. Das vordere Ende wird mit etwas Flussmittel benetzt auf die Lötstelle gedrückt und mit dem Lötkolben erhitzt. Vor der Farbgebung, die Postkarre der Epoche II in Rot, ab der Epche III in Gelb, die Handkarren in Grau, ist eine Spritzlackierung mit Metallhaftgrund erforderlich.

Jörg Chocholaty, Markus Tiedtke

Szene mit einem Preiser-Gepäckkarren. Alle Modellfotos, sofern nicht anders genannt: Jörg Chocholaty

Auch nach 1990 konnte man noch lange die typischen DR-Bahnsteigkarren der ehemaligen DDR wie hier in Leipzig Hbf 1996 antreffen. Foto: Bodo Schulz

Reisegepäck verfeinert

1 Preiser bietet als Bausatz für H0 farbig gespritzte Reisetaschen und Koffer und anderes aus Polystyrol zum Bemalen an.

2 Die an den Plastikteilen angespritzten Handgriffe schabt man ab und setzt kleine Bohrungen für Messingdraht als Griffimitat.

3 Macht man sich die Mühe und ersetzt die dicken Griffe durch Draht und bemalt die Teile, gewinnen sie an Zierlichkeit.

4 Verschiedene, matte Acrylfarben verhelfen den Preiser-Gepäckstücken aus Kunststoff zu einem realistischen Aussehen.

Gaumenfreude

Mobiler Verkaufsstand für Bahnsteige in feinster Detaillierung

Reisende auf Großstadtbahnhöfen versorgen sich gerne mit Proviant oder anderem auf dem Bahnsteig. Ein mobiler Verkaufsstand kommt diesem Wunsch nach. Für die H0-Modellbahn gibt es nur ein primitives Modell, weshalb Jörg Chocholaty es erheblich aufgepeppt hat.

Ein wichtiges Ausstattungselement neben Bänken, Fahrplänen und anderem ist auf dem Bahnsteig der mobile Verkaufsstand mit Sonnenschirm, wie man ihn früher vor allem in großen Bahnhöfen antreffen konnte.

Anders als bei einem stationären Kiosk bringen mobile Kaufstände die Waren direkt zum Kunden. Zum Service am Bahnsteig gehören deshalb bei großen Bahnhöfen fahrbare Verkaufsstände. Aangeboten werden meistens Reiseproviant, Zeitungen und Tabak.

Von den Zubehörherstellern werden diese interessanten Vehikel bislang nicht richtig wahrgenommen. Zwar ist im Gepäckwagen-Set von Kibri (Art-Nr. 38646) ein Spritzling eines Proviant- wie auch eines Zeitungswagens enthalten, aber beide Modelle sind stark vereinfacht und zur Detaillierung steht nur ein primitiv bedruckter kleiner Abziehbildbogen zur Verfügung. Beim Imbisswagen ist auch die Einrichtung der kleinen Ausstellungsvitrine nur als Klebebild vorhanden. Das entspricht nicht mehr dem Stand der heutigen Detailansprüche und daher zeigt dieser Artikel notwendige Abänderungen. Für diese Bastelei, die sich an jedem Küchentisch durchführen lässt, bildet der Kibri-Imbisswagen das Basismodell.

Die jungen Reisenden im Fernzug Richtung Italien lassen sich direkt am Abteilfenster bedienen. Der mobile Verkaufsstand auf dem Bahnsteig machte es bis in die Epoche IV möglich. Foto: Walter Hollnagel, Archiv der Eisenbahnstiftung

Werkzeuge

- Spitze Pinzette, diverse Schlüsselfeilen, kleinere Schmirgellatten, Skalpell, Seitenschneider, Reißnadel, Stechzirkel, Laubsäge, feine Metallsägeblätter, Metallbohrer 0,3 und 0,5 mm, Minibohrmaschine, Spritzpistole, kleiner Kompressor oder Druckluftflasche, kleine Pinsel

Materialliste

- Bahnsteigwagenset von Kibri (Art.-Nr. 38646)
- Ausgestaltungsset von Preiser „Geschirr, Speisen“ (Art.-Nr. 17220)
- Bierfässer, Bierkasten mit Flaschen von Preiser (Art.-Nr. 17105)
- Sonnenschirme von Preiser (Art.-Nr. 17209)
- Polystyrolplatte, 0,4 mm stark, z. B. von Evergreen
- Transparente Polystyrolplatte, 0,4 mm stark, z. B. von Evergreen
- Transparentes Rundmaterial, z. B. Acryl- oder Plexiglas, mit Durchmesser 2 mm, erhältlich im Architekturbedarf
- Rundes Polystyrolprofil mit Durchmesser 0,75 mm, Flachprofile 1 mm x 0,4 mm und 0,5 mm x 0,75 mm, z. B. von Evergreen
- Radscheiben, z. B. vom Postwagenset von Preiser (Art.-Nr. 17112)
- Griffstangenhalter, z. B. Weinert (Art.-Nr. 8465), 0,3-mm-Neusilberdraht, 0,2-mm-Messingdraht, 0,8-mm-Messingdraht, z. B. von Modellbahnmanufaktur Crottendorf oder Weinert
- Verschiedene Acrylfarben, z. B. von Schmincke, Kunstharzfarbe Weiß, glänzend, z. B. von Revell, Metallic silber, z. B. Revell Aqua Color
- Nitroverdünnung
- Sekundenkleber, Polystyrolkleber

Bahnflair der frühen 1950er-Jahre im Kölner Hauptbahnhof: Die Wartezeit des Rheingold-Expresses nutzt der Verkäufer zum Anpreisen seiner Zeitungen am mobilen Verkaufswagen. Foto: Helmut Säuberlich

Basismodell supern

Verwendet wird eigentlich nur der reine Wagenkasten. Alles, was oberhalb der Arbeitsfläche angeformt ist, fällt einem Sägeschnitt zum Opfer. Letzte Reste der Arbeitsfläche entfernt man durch Glattschleifen auf einem plan ausgelegten Schmirgelbogen. Eine neue Arbeitsplatte entsteht dann aus 0,5-mm- Polystyrol.

Die Materialstärke der Klapptüren und Schubladen lässt sich mit feinen Schmirgellatten flacher schleifen. Übrigens: Solche Schmirgellatten lassen sich aus Kiefernleisten unterschiedlicher Breite und mit Schmirgelpapier der Körnung 400 bis 320 leicht selbst herstellen. Das Verkleben von Papier und Leiste erfolgt mit Pattex Kontaktkleber Classic.

Die typischen Blechschalengriffe für die kleinen Schubladen entstehen aus aufgeklebten 1,5 x 0,25-mm-Profilstücken von Evergreen. In solchen Fällen bietet es sich an, Profile zu verwenden, die im Querschnitt den gewünschten Abmessungen entsprechen. Trennt man diese in einer Länge von 2 bis 3 mm ab, lassen sich die Profilstücke gut halten und gezielt an der entsprechenden Stelle fixieren. Zum Verkleben solcher Verbindungen eignet sich entweder relativ dünnflüssiger Polystyrolkleber oder etwas Nitroverdünnung. Bei der Verwendung von Sekundenkleber bleibt so gut wie keine Zeit, die Profile exakt auszurichten. Sind dagegen spürbare Arretierungen, wie Schlitze oder Bohrungen vorhanden, kommt natürlich auch der Sekundenkleber in Frage.

Neue Vitrine

Ein wichtiges Detail ist die gläserne Ausstellungsvitrine. Die neue entsteht mit den selben Abmessungen wie die zuvor abgesägte Plastikimitation. 0,4 mm starkes, transparentes Polystyrol von Evergreen bildet das Material. Am besten schneidet man sich einen Streifen in der

Auf den Bahnsteigen richtete die Bahnhofsgaststätte in Regensburg einen fahrbaren Gaststättendienst ein, um Reisende selbst noch in den 1920er-Jahren im Zug mit Essen und Trinken auf Wunsch bedienen zu können.
Foto: Tausche, Sammlung Thomas Wunschel

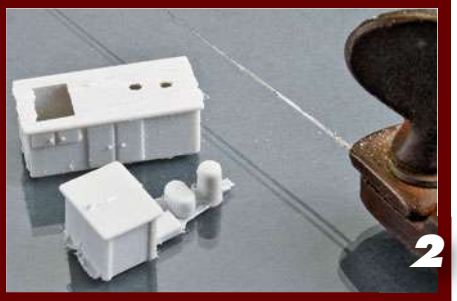
Lernen aus der Geschichte: Auf den Bahnsteigen großer Bahnhöfe kann der heutige Reisende wieder Verkaufsstände für Gebäck oder Snacks finden, hier Berlin-Friedrichstraße. Foto: Sebastian Koch

Solange man die Abteilfenster öffnen konnte, war der Warenverkauf direkt am Reisezugwagen möglich. Die Aufnahme entstand im August 1987 in Bebra.
Foto: Joachim Schmidt

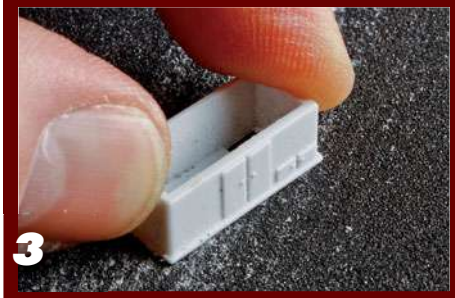
Auf einigen Bahnhöfen ergänzte der mobile Verkaufswagen den Aktionsradius des stationären Bahnsteigkiosks.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Kibri-Modell verfeinern

Im Gepäckwagenset von Kibri sind auch zwei Bahnsteig-Verkaufswagen enthalten. Ihre Detailierung entspricht jedoch nicht den heutigen Ansprüchen an Kleinmodelle.

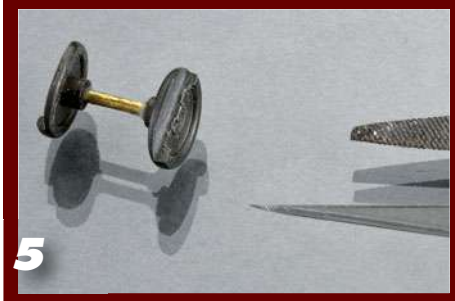


Mangels passendem Modellangebot wird der Imbisswagen von Kibri gewählt. Für die erforderliche Verfeinerung/Superung wird nur das schrankförmige Unterteil benötigt.

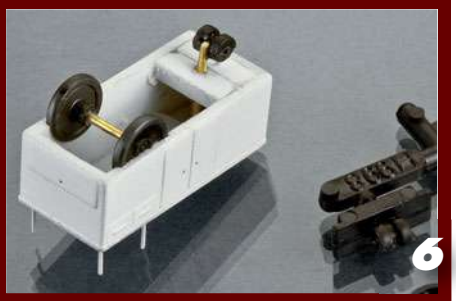


Die Reste der abgesägten Arbeitsplatte mitsamt Untensilien entfernt man auf einem plan liegendem Schmirgelbogen mit der Sandkörnung 120 bis 180.

Schubladen und Klapptüren wirken zu dickwandig. Sie lassen sich mit einer feinen Schmirgellatte flacher schleifen. Diese Arbeit erfordert etwas Geduld vom Bastler.



Die vordere Kontur der Räder wird auf halber Höhe flacher gefeilt, damit Achse samt Rädern zwischen den Wagenkasten passt und die Wagenwand dann dünner wirkt.



Zum Verkleben genügt eine kleine Menge Nitroverdünnung Die kleine Lenkachse (rechts der Originalspritzling) wird entsprechend einem Vorbild modifiziert.

Höhe des Verschlages aus einer Platte. Bei dem Versuch, die Knickkanten im entsprechenden Abstand anzuritzen und das Material rechtwinklig abzuknicken, ist die Oberfläche leicht ausgesplittert. Daher trennt man die vier Einzelwände heraus und schleift die Berührungskanten mit einer kleinen Schmirgellatte auf Gehrung. Beim Hantieren mit den Klarsichtteilen sollten Fingerabdrücke und Kratzer vermieden werden, also, wenn möglich, die zu bearbeitenden Teile nur an den Kanten halten.

Das Verkleben geschieht, indem etwas Nitroverdünnung von oben auf die Kanten der Ecke geträufelt wird. Eine kleine Menge genügt, durch die Kapillarwirkung breitet sich die dünne Flüssigkeit nur im Bereich der Klebekante aus. Im Tischbereich soll der Glasverschlag eine Eingriffsöffnung erhalten. Sind die vier Wandteile verklebt, wird ein entsprechend breiter Streifen mit einem scharfen Seitenschneider herausgetrennt. Anschließend werden beide Kanten mit einer feinen Schmirgellatte sauber nachgefeilt. Wichtig ist, dass die beiden Klarsichtstreifen die gleiche Breite aufweisen.

Vier 0,3-mm-Neusilberdrahtstücke dienen als Aufsteckhilfe der Vitrine und gleichzeitig als Fachträger der oberen Ablage. Das Festkleben des Glaskastens ist nicht erforderlich.

Es geht um die Wurst

Ein weiteres wichtiges Detail ist der Würstchenwärmer, den es in unterschiedlichen Ausführungen und Größen gibt. Markant ist dabei der runde Glaszylinder, der beim Vorbild oft einen Durchmesser von ca. 20 cm aufweist. Im kleinen Maßstab eignen sich runde Acryl- oder Plexiglasstäbe mit einem Durchmesser zwischen 2 mm und 2,5 mm. Die Bockwürste selbst lassen sich im Zylinder mit in Längsrichtung gebohrten 0,3-mm-Löchern darstellen. In diese Bohrkanäle wird dann orangebraune Farbe eingebracht. Ein 0,2-mm-Messingdraht hilft, die Farbe in die dünnen Kanäle zu befördern. Ein passender Deckel lässt sich auf der Minibohrmaschine aus Rundmaterial drehen. In diesem Fall wird ein umgedrehter Teller aus dem Preiser-Set (Artikelnummer 17220) aufgeklebt, der mittig mit einer Bohrung versehen wird. Ein eingeklebtes 0,3-mm-Drahtstück dient als Haltegriff.

Für einen Gulaschsuppen- oder Eisbehälter wird der notwendige Deckel aus profiliertem Rundmaterial zurechtgedreht. Wie auf einigen Vorbildaufnahmen zu erkennen, waren diese Deckel meist schwarz emailliert. Vor der Lackierung des Wagenkastens erhält die Arbeitsfläche jeweils eine Bohrung für den Würstchenwärmer und eine, in die später der Deckel eingeklebt wird.

Es wird farbig

Nun kann der gesamte Wagenkasten eine Lackierung in hochglänzendem Weiß, z. B. von Revell, erhalten. Nachdem die Farbe mindestens einen Tag durchgetrocknet ist, wird die weiße Fläche abgeklebt und die Arbeitsfläche silbern gespritzt.

Es genügt, die Einfassung des Glasver-

schlages ebenfalls mit silberner Farbe darzustellen. Um die Maskierarbeiten in Grenzen zu halten, empfiehlt es sich, jeweils immer eine Kante abzukleben und diese dann auch gleich mit dem Pinsel zu bemalen. Die Breite der Streben beträgt in diesem Fall 0,4 mm und entspricht somit der Materialstärke des transparenten Polystyrols.

Was das Fahrwerk anbelangt, so stammen die großen Räder vom Preiser-Gepäckwagen. Die Kontur wird auf der Vorderseite auf halber Höhe flacher gefeilt. Dadurch wirkt beim späteren Einsetzen zwischen die Seitenwände die Materialstärke des Aufbaus vorbildgerecht dünnwandig.

Die kleine Lenkachse wird vom Bausatz übernommen. Nachdem die rechteckige Grundplatte entfernt ist, dient jetzt ein angeklebter 0,8-mm-Drahtstift als Halter.

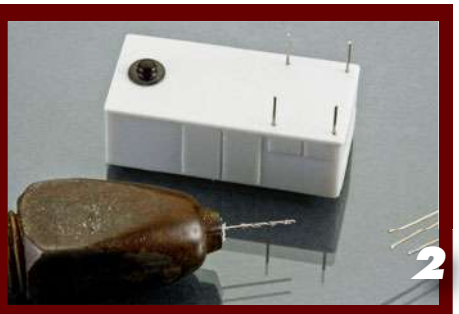
Speisen und Getränke

Für die weitere Detaillierung wird das Set „Geschirr, Speisen“ von Preiser herangezogen. Dort sind vor allem sehr fein gravierte Wurst- und Käseaufschnittplatten enthalten und separat dazu die passenden Edelstahlplatten, teils eckig und teils oval. Am besten lassen sich die kleinen Käse-, Wurst- und Backwaren direkt am Spritzling bemalen. Wichtig ist, dass die Wurstscheiben nicht zu bunt, sondern eher in hellen Fleischtönen bemalt werden. Dasselbe gilt für den Käseaufschnitt. Hier ist ein heller, gelblicher Elfenbeinton passend. Die Preiser-Edelstahlplatten sind zwar silbern, sollten aber möglichst neu lackiert werden, da der Kunststoff gräulich schimmert.

Bevor man den fertig bemalten Aufschnitt mit den dazugehörigen Platten verklebt, lassen sich z. B. Salatblätter und kleine Petersiliensträuße mit heller grüner Farbe auf die Platten aufmalen. Auf diese Weise entsteht ein willkommener Farbkontrast zu den Rosa-, Lachs- und hellen Gelbtönen. Brezeln und Hörnchen erhalten einen dunkleren orangebraunen Ton, ebenso wie die Kruste des Brotes. Für die Farb-

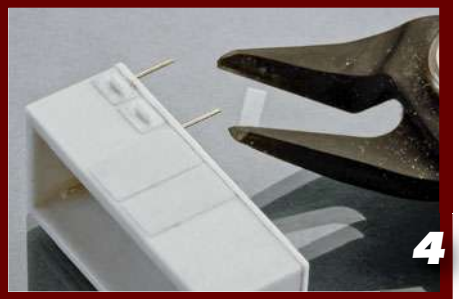
Liebe zum Detail

Der Deckel für einen Gulasch- oder Eisbehälter entsteht aus einem zurechtgefeiltem Rundprofil, das dazu in das Bohrfutter einer Bohrmaschine eingespannt wird.



In die neu aufgeklebte Arbeitsplatte, gefertigt aus 0,5-mm-Polystyrol, bohrt man vier Löcher, die anschließend die Stangen für die neue Glasvitrine aufnehmen.

Die für die Bahnsteigwagen typischen Blechschalengriffe lassen sich mit aufgeklebten Polystyrolstreifen darstellen, die man anschließend kürzt und bearbeitet.



Verschiedene Kleinverpackungen wie Zigaretten, Schokolade oder Bonbons entstehen aus den abgetrennten Polystyrolstreifen, die später entsprechend bemalt werden.

Die kleinen Handgriffe der Klapptüren sind aus 0,3-mm-Neusilberdraht, das in passende Bohrungen gesteckt wird. Die Oberkante ist mit Schmirgel abgerundet worden.

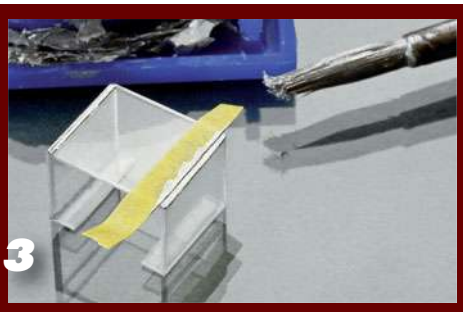
Der Geschirrtuchhalter entsteht aus 0,2-mm-Messingdraht, der nach Gutdünken in der Länge gebogen wird. Das Geschirrtuch besteht aus dünnem Seidenpapier.

Die Kunststoffschirmstange ersetzt ein 0,3 mm starker Messingdraht. Platziert wird später die Schirmstange direkt an der Kante der Vitrinen-Eingriffsöffnung.

Glasvitrine

Die kleine Verkaufsvitrine wurde aus einer dünnen transparenten Polystyrolplatte gebastelt. Die Maße werden willkürlich festgelegt und auf die Drahtstangen abgestimmt.

Die 0,3 mm starken Drahtstücke dienen als Aufsteckhilfe und zur Aufnahme des oberen Bodens, der aus hauchdünnem Plexiglas von Verpackungen angefertigt wird.



Die Metalleinfassung des Glasverschlages wird lediglich mit siberner Farbe aufgemalt. Kleine Klebebandstreifen dienen zum Erzielen der geraden Farbkanten.

gebung der Brötchen wird ein helles Goldocker verwendet.

Direkt hinter den Scheiben lassen sich verschiedene Bier-, Wein- oder Limonadeflaschen platzieren. Kronkorken oder Porzellanverschlüsse werden mit silberner bzw. weißer Farbe abgesetzt. Neben dem Würstchenwärmer wird eine Senf- und eine Ketchupflasche platziert. Beide sind mit Acrylfarben bemalt. Markant bei diesen roten und gelben Kunststoffflaschen sind die oftmals weißen Deckel mit Spritzkanüle.

Die obere Etage der Vitrine wird ebenfalls mit verschiedenen Flaschen und unterschiedlichen Verpackungen, wie Dosen oder kleineren Schachteln für diverse Snacks, z. B. Erdnüsse, dekoriert. Verschiedene Evergreeen-Profile, die dem gewünschten Querschnitt entsprechen, lassen sich am besten als längere Stücke stumpf aufkleben und dann erst kürzen. Dadurch sitzen die Profilstücke nahezu rechtwinklig auf dem Boden. Zum Kürzen eignet sich z. B. ein scharfer Seitenschneider. Zum Verkleben sollte man hierfür Sekundenkleber verwenden, so lässt sich zügiger arbeiten. Die Oberkanten der einzelnen Verpackungsgruppen bringt man zum Schluss mit einer feinen, kleinen Schmirgellatte oder Feile auf eine einheitliche Höhe.

Aneinandergereihte Zigarettenschachteln lassen sich mit 1 x 0,4-mm-Profilstreifen darstellen. Verschiedene Marken werden lediglich durch unterschiedliche, ca. 0,6 mm breite Farbstriche imitiert. Die Stirnseiten färbt man silbern, teilweise auch weiß. Auch die anderen Verpackungen werden mit unterschiedlichen Acrylfarben bemalt, manche eher in gedämpften, andere in etwas leuchtenderen Farbtönen.

Ein reichliches Angebot bietet der mobile Verkaufsstand auf dem Bahnsteig. Dazu tragen vor allem die Kleinteile von Preiser bei.

Kleine Ergänzungen

Kleine Handgriffe in Knopfform lassen sich einfach mit 0,3-mm-Neusilberdrahtstücken darstellen. Wer über eine Minibohrmaschine mit entsprechend kleinem Spannfutter verfügt, kann die Kopfseiten in leicht rundliche Form schmirgeln. Die Drahtstücke werden dann in entsprechende Bohrungen so eingeschoben, dass sie ca. 0,2 mm bis 0,3 mm aus der Fläche herausragen. Zum Verkleben genügt es, von der Innenseite her etwas Sekundenkleber an die entsprechende Stelle aufzuträufeln. Der flüssige Kleber läuft dann in die Bohrung und fixiert den Draht.

Auf der Seite des Eisbehälters erhält die Stirnseite einen Handgriff, um den Wagen zu bewegen. Zwei feine Weinert-Griffstangenhalter und 0,3-mm-Neusilberdraht bieten sich hierfür idealerweise an. Ebenso typisch sind ein bis zwei seitliche Geschirrtuchhalter. In diesem Fall entstehen zwei Haltebügel aus 0,2-mm-Messingdraht. Zur Darstellung der übergehängten Geschirrtücher eignet sich

hauchdünnes Seidenpapier. Auf der Arbeitsplatte kann man noch ineinander gestapelte Pappbecher und ein Serviettenbündel in Dreiecksform aus Polystyrol basteln. Wird außerhalb der Bahnsteighalle oder des Bahnsteigdaches verkauft, ist ein Sonnenschirm notwendig. Beim Preiser-Sonnenschirm tauscht man den dicken Haltestab gegen einen solchen aus 0,3-mm-Messingdraht aus. Platziert wird der Schirm etwas außermittig an der einen Kante der Vitrinen-Eingriffsöffnung, so dass diese für das Personal zugänglich bleibt.

Das Verkaufspersonal selbst, möglichst weiblich und männlich gleichzeitig, gibt es in unterschiedlicher Ausführung von Preiser. Die entsprechenden Figuren lassen sich aber auch leicht modifizieren, beispielsweise durch Tauschen von Köpfen mit andern Mützen von anderen Figuren oder Arme mit anderer Körperhaltung.

Fazit

Der Aufwand für den Umbau des kleinen Bahnsteigswagens ist zwar gewaltig und eher etwas für Geübte, jedoch ist die so erzielte Wirkung unvergleichbar mit dem primitiven Urmodell von Kibri. Auch wenn der Wagen auf einem belebten Bahnsteige eher auf den zweiten Blick auffällt, fesselt er sodann jeden Betrachter wegen seiner Detaillierung. So bleibt zu Wünschen, dass sich einer der Zubehörhersteller an diesen kleinen Verkaufswagen nebst ebenso wichtigem Zeitungswagen im heutigen Detailierungsstand heranwagt, damit beide Bahnsteigwagen möglichst auf vielen Modellbahnanlagen ihren Platz finden können, auch auf jenen, deren Besitzer ohnehin auf eine hohe Detailierung Wert legen.

Jörg Chocholaty

Essen und Trinken

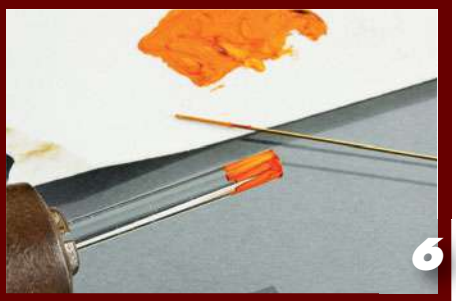
Preiser bietet ein Ausstattungsset für Essensszenen an. Die verschiedenen winzigen Käse-, Wurst- und Backwaren lassen sich am besten direkt am Spritzling bemalen.

Direkt auf die Teller aufgemalte Salatblätter und Petersilie beleben diese. Darauf werden später die kleinen, fertig bemalten Käse- und Wurstteile gelegt bzw. geklebt.

Die Deckel der Getränkeflaschen (ebenfalls Ausstattungsset von Preiser) bekommen einen silbernen Anstrich. Am Rand stehen kleine, nur angedeutete Schachteln.

Die beiden Kunststoffflaschen für Ketchup und Senf entstehen aus entsprechend bemalten, durchsichtigen Trinkflaschen, wie sie im Preiser-Set enthalten sind.

Der typische Würstchenwärmer entsteht aus rundem Acryl- oder Plexiglas. Mehrere 0,3-mm-Bohrungen bilden die Basis für die scheinbar im Glas stehenden Bockwürste.



Orangebraune Ölfarbe wird mit einem 0,2-mm-Draht in den lange Bohrungen verteilt – fertig sind die Bockwürste im Glas. Das muss nur noch abgetrennt werden.

Nach dem kompletten Umbau des Kibri-Modells kann nun der Verkaufsstand bis ins Detail punkten und entspricht so den heutigen Anforderungen an hochwertige Ausstattung.

Alle Modellfotos: Jörg Chocholaty

Der komplexe Eisenbahnbetrieb im Zusammenspiel mit dem Menschen ist nirgendwo besser zu beobachten als am Bahnhof. Eine große Zahl unterschiedlichster Berufe sorgt für Sicherheit und Wohl der Reisenden.

Vielfältige Berufsbilder

Die menschliche Seite der Bahn

Bei kleineren Bahnhöfen, wie hier in Lütjenbrode, wurde das Stellwerk im Empfangsgebäude untergebracht. Der Aufsichtsbeamte hat am 29. Juni 1953 beste Sicht auf den Bahnsteig mit 64 134. Foto: DB, Archiv der Eisenbahnstiftung

Mit dem Befehlsstab, der runden weißen Scheibe mit grünem Rand, signalisiert im Bf Salzwedel die Bahnsteigaufsicht, kenntlich gemacht durch eine rote Schirmmütze, dem Lokführer auf der 50.35 den Abfahrauftrag. Foto: Gotthard Paul

Rechts. Für den Fahrdienst unabdingbar sind genaue Informationen über den zu befördernden Zug. Im Kölner Hbf überreicht der Zugbegleiter dem Lokführer der 110 die Papiere. Foto: Gert Schütze

Zugmeldestellen waren in den 1930er- und 1940er-Jahren noch mit Morsetelegrafen ausgestattet. Hier gingen die Meldungen der anderen Bahnhöfe über Zugabfertigungen ein. Am 18.02.1941 wurden in Düsseldorf Hbf in einem separatem Raum die vielen Meldungen ausgewertet bzw. eigene weitergesendet. Foto: Sammlung Helmut Säuberlich

Zentrale Anlaufstelle für alle Fragen und Wünsche der Reisenden war jahrzehntelang der Auskunftsschalter. Wie hier in Lützschema konnte man sich im März 1950 über Abfahrzeiten und mögliche Anschlusszüge informieren. Foto: RBD Halle, Sammlung Brian Rampp

Die Menschen auf dem Bahnhof lassen sich in drei Gruppen unterteilen: Die Reisenden und Besucher, die Eisenbahner und jene, die ihre Dienste für den Reiseverkehr erbringen. Die Bedeutung eines Bahnhofs stieg oder fiel mit der Zahl der Reisenden. Man zählte sie früher an Hand der verkauften Fahrkarten. Seit 1994 wird der Bahnhof an der Zahl der Besucher gemessen (auch als Kennziffer für den Preis der Werbung), denn der Bahnhof ist nicht nur „Verkehrsstation“, er soll für den Kommerz, das „Shoppen“, Verweilen und Geldausgeben attraktiv sein. Deshalb organisiert das DB-Unternehmen „Station & Service“ auch Ausstellungen und Unterhaltungsprogramme vom Boxen bis zur Reptilienshow.
Das war bis 1994 bei Deutscher Bundes- und Reichsbahn anders, wenn auch das „Warenhaus mit Gleisanschluss“ als Begriff für den entarteten Charakter eines Bahnhofs oft zitiert wurde. In erster Linie waren die Bahnhöfe, wie es 1959

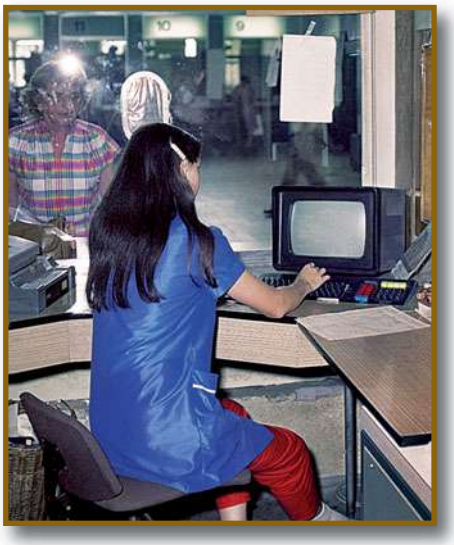
Im Bahnhof Opladen versah der Auskunftsbeamte am 22. November 1958 seinen Dienst, wie damals üblich. Er musste viele für den Bahnhof wichtige Zugverbindungen und Informationen im Kopf haben. Das Nachschlagen im Kursbuch kam nur in Sonderfällen zum Tragen. Foto: DB, Archiv der Eisenbahnstiftung

Die Fahrkartenausgabe und Güterabfertigung war wie im Bahnhof Gauting am 3. Juni 1955 lange Zeit noch reine Handarbeit mit mechanischen Hilfsmitteln. Foto: Sammlung Brian Rampp

in einem Eisenbahner-Lehrbuch hieß, „Brennpunkte des Betriebs und Verkehrs. Die Bahnhöfe stehen in unmittelbarer und engster Berührung mit den Kunden der Eisenbahn. Von ihrem Tun hängt das wirtschaftliche Gedeihen des Unternehmens entscheidend ab."
Das Unternehmen „Station & Service", eine selbst bilanzierende Tochtergesellschaft des Konzerns Deutsche Bahn, wird danach bewertet, wie hoch die Einnahmen aus den „Stationsgebühren" haltender Reisezüge, den Parkgebühren, den Gebühren von Gepäckautomaten sowie aus der Vermietung der Flächen für Geschäfte, Kioske, Gaststätten, Apotheken sind. Auch für die Räume der Eisenbahner im Reisezentrum, die Bahnsteigaufsicht oder den Aufenthalt der Zugbegleiter ist Miete an den Gebäudebesitzer zu zahlen. Zum eigenen Unternehmen gehören im Bahnhof nur die Servicekräfte und die 3-S-Zentrale (Sicherheit, Sauberkeit und Service), während Reinigungskräfte selbst und jene Eisenbahner, die das Bahnhofsgebäude in Schuss halten, zu DB-Service gehören oder als „Fremdkräfte" bestellt sind.

Leitung des Bahnhofs

Der Bahnhofsmanager ist für den kommerziellen Teil und die Pflege vieler Bahnhofsgebäude und auch Haltepunkte zuständig, denn es gibt bei der DB AG nur 93. Bis 1994 hatte jeder größere Bahnhof einen Dienstvorsteher beziehungsweise Leiter des Bahnhofs als ersten Mann im Hause. Ganz große Bahnhöfe wie Frankfurt (Main) Hbf oder München Hbf hatten noch einen zweiten Dienstvorsteher für die Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung. In Sachen Verwaltung und Personal, bei der Dienstregelung sowie der Stoff- und Geräteverwaltung half der Innendienst.



Ab der 1980er-Jahren übernahmen immer häufiger der Computer und ein angeschlossener Drucker die Fahrkartenausgabe, hier der Fahrkartenschalter Halle Hbf zu jener Zeit.
Foto: RBD Halle

Die Postbeförderung zum und vom Bahnsteig erfolgte von Beginn an mit einfachen Karren, wie das Bild von Wuppertal-Cronenberg 1891 zeigt. Heute ist die Eisenbahn an diesem Ort längst verschwunden.
Foto: Sammlung Helmut Säuberlich

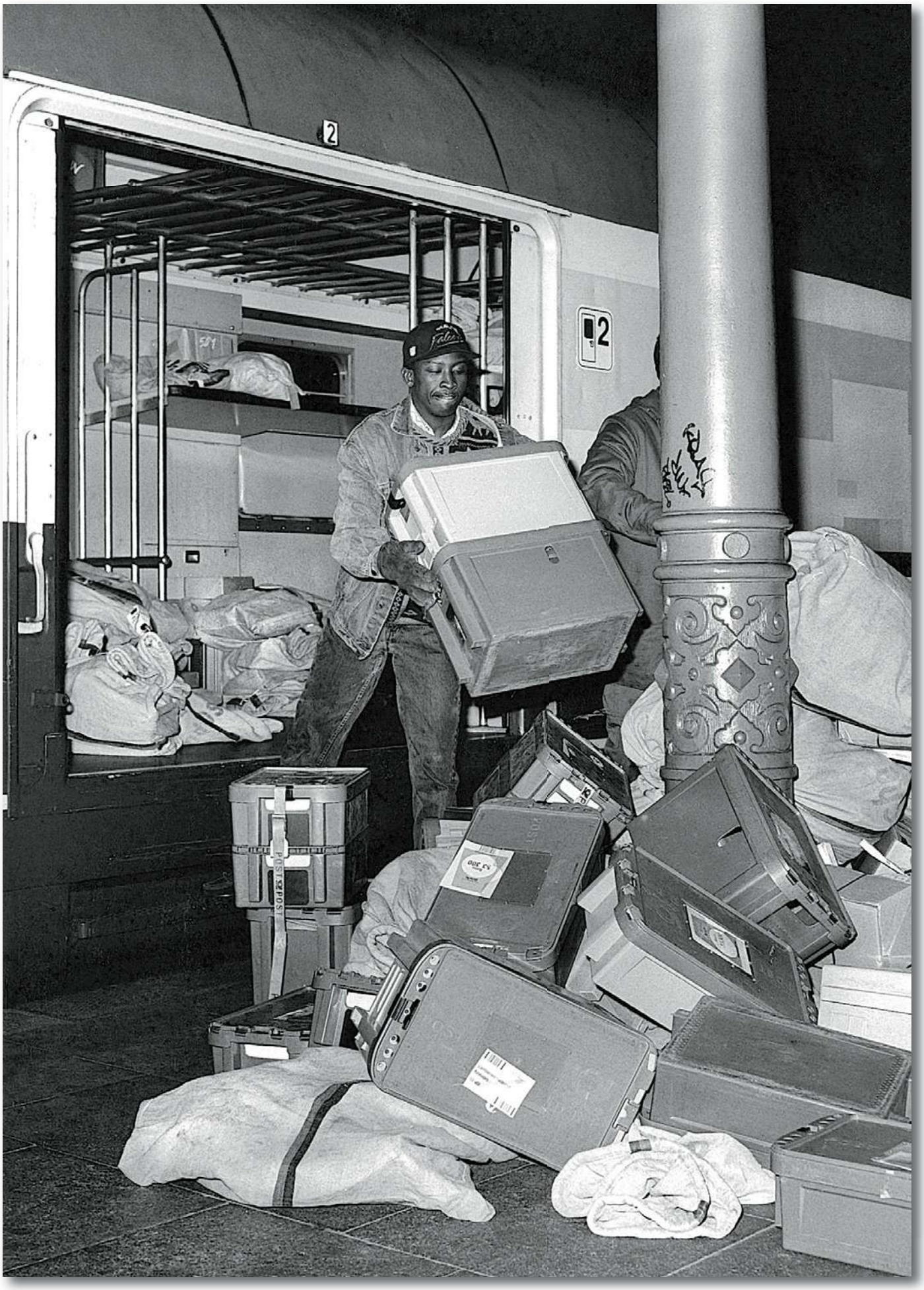
Der Leiter des Bahnhofs hatte den Bahnhofsdienst zu leiten und zu überwachen. Darunter war bezogen auf den Betriebsdienst zu verstehen:

1. Das Aufstellen des Bahnhofsbuches, der Unfallmeldetafel, der Bahnhofsfahrordnung, des Rangierplanes, des Bedienungsplanes sowie sonstiger Behelfe, Verzeichnisse und Übersichten, die nach den Vorschriften erforderlich sind.
2. Die Sorge für die wirtschaftliche, zweckmäßige und richtige Handhabung des gesamten Betriebsdienstes.
3. Die Unterrichtung der Mitarbeiter, besonders bei Abweichungen vom Regeldienst.
4. Das Anpassen der Leistungen an Verkehrssteigerung und Verkehrsrückgang.
5. Die Überwachung, ob alle Anlagen und Einrichtungen des Bahnhofs den Bedürfnissen des Betriebsdienstes entsprechen, ob Ordnung im Bahnhofsbereich herrscht und Unfallgefahren beseitigt werden.
6. Die laufende Überwachung der Betriebsabwicklung in allen Bahnhofsteilen, auch zur Nachtzeit (Durchführung der vorgeschriebenen Prüfgänge).

Der Leiter des Bahnhofs stand zu den Hauptverkehrszeiten auf dem Bahnsteig und beobachtete die Arbeit seiner Eisenbahner; er wusste dann auch bei Fahrplanbesprechungen oder vor Bauarbeiten, was auf seinem Bahnhof möglich war und was nicht. Früher hatte er anwesend zu sein und sogar selbst den Dienst als Fahrdienstleiter auszuüben, wenn auf seinem Bahnhof allerhöchste Herrschaften durchfuhren oder ankamen. Noch früher trug er bei solchen Anlässen nicht nur die Ausgehuniform mit goldenen Knöpfen, sondern hob sich durch Dreispitz und Degen als Bahnhofsvorsteher von den anderen Eisenbahnern ab. Heute erkennt man die Chefs nicht mehr auf dem Bahnsteig: Sie tragen Zivil.

An der Bahnsteigsperre wurden die Fahr- oder gekauften Bahnsteigbesucherkarten kontrolliert, im Krieg (Augsburg Hbf am 8. Februar 1943) oft von Frauen. Foto: Sammlung Brian Rampp

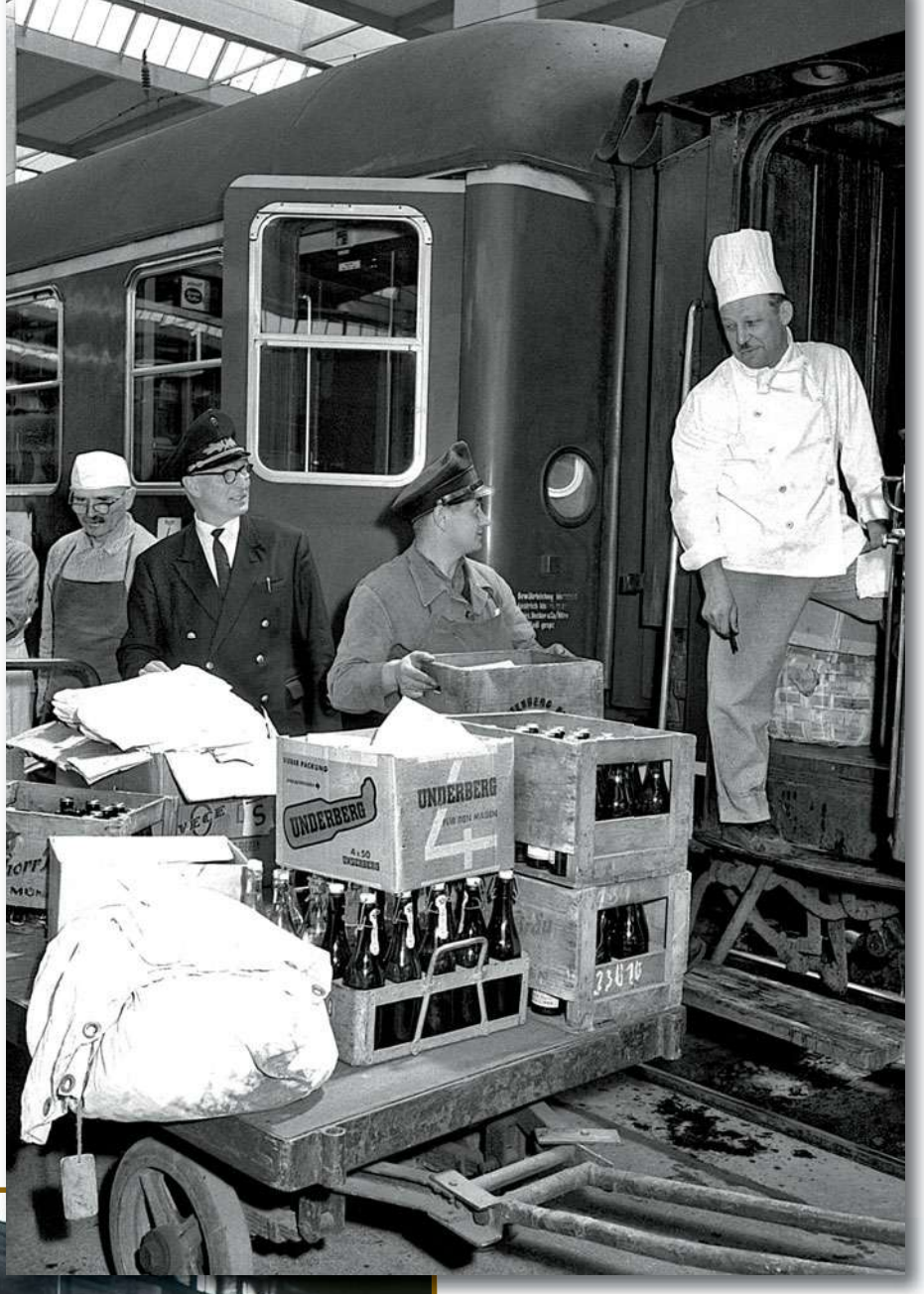
Mit modernen Elektrokarren wurde das Gepäck der abfahrenden und ankommenden Reisenden ab der Epoche II zum Zug gebracht oder von dort abgeholt, wie hier am 23. Juni 1954 auf Bahnsteig 4 in Hamburg-Altona.
Foto: DB, Archiv der Eisenbahnstiftung



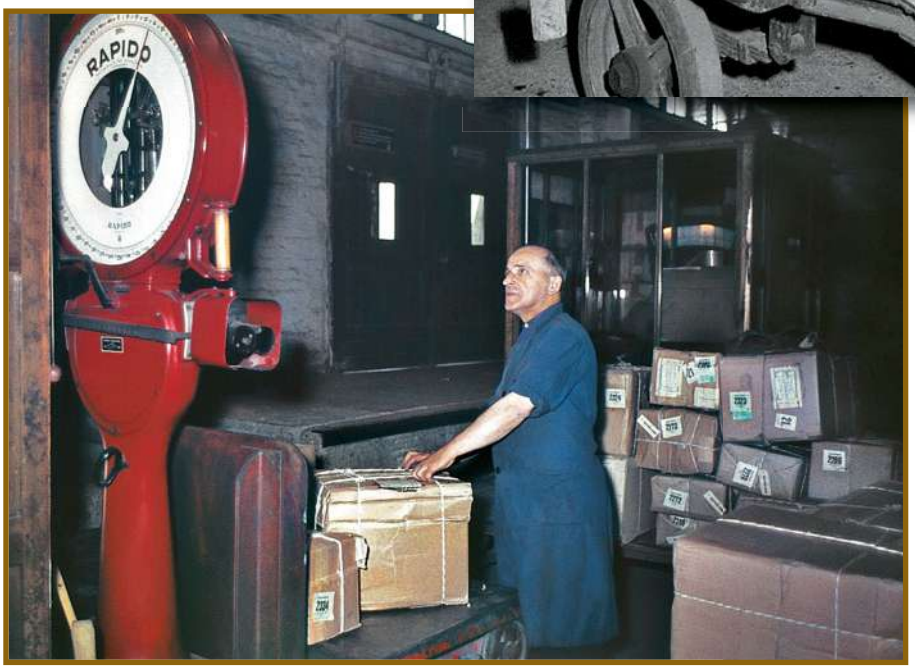
Gepäckdienst

Bis Ende 1996 hatte sich die Deutsche Bahn des Expressgutverkehrs entledigt und mit ihm auch der Reisegepäckbeförderung. Bis dahin wurden auf den Bahnhöfen der großen Wirtschaftszentren gewaltige Mengen von Kleingut umgeschlagen, waren insbesondere die Gepäckbahnsteige voll von Karren und Elektroschleppern. Der Bahnhof und die im Gepäckdienst Beschäftigten (Gutannehmer und -ausgeber, Lademeister und Ortsladeschaffner) trugen durch die Annahme und Auslieferung der Sendungen bis 25 Kilogramm – schwerer durfte Bahn-Expressgut nicht sein – zum Wohl der Wirtschaft bei.

Solange die Eisenbahn ihren internen Postverkehr hatte, wurden die Sendungen des EDS-Verkehrs (EDS = Eisenbahndienstsache), das heißt, Briefe, Pakete, aber auch Getränkekästen von den bahneigenen Getränkebetrieben und von der Gepäck- und Expressgutabfertigung angenommen. Große Bahnhöfe am Ort vieler Eisenbahndienststellen hatten eine besondere Briefstelle. Auch die Geldtaschen wurden als Einschreiben beziehungsweise Wertsache – wie bei der Post – den Eisenbahnern der Gepäckabfertigung übergeben. Am 30. Dezember 1996 hat die Deutsche Bahn den EDS-Verkehr eingestellt und der Post überlassen.



Der Ladeschaffner sorgte wie im Bahnhof München Hbf am 15. Juni 1961 unter anderem dafür, dass den Reisenden im Speisewagen stets genügend Vorräte zur Verfügung standen. Foto: Sammlung Brian Rampp



Penibel wurden in Halle die abzufertigenden Stückgutpakete und das Reisegepäck am Gepäckschalter verwogen. Beachte die mit Paketschnur und Packpapier verschlossenen Pakete. Foto: RBD Halle

Links: Aus Zeitmangel konnte manchmal nicht gerade pfleglich mit den ankommenden Postsendungen (Bonn Hbf) verfahren werden. Foto: Wolfgang Clössner

Fahrdienstbeauftragte

Im Bahnhofsgebäude, meist aber in anderen Hochbauten tätig waren (und sind) die Fahrdienstleiter, in großen Bahnhö-

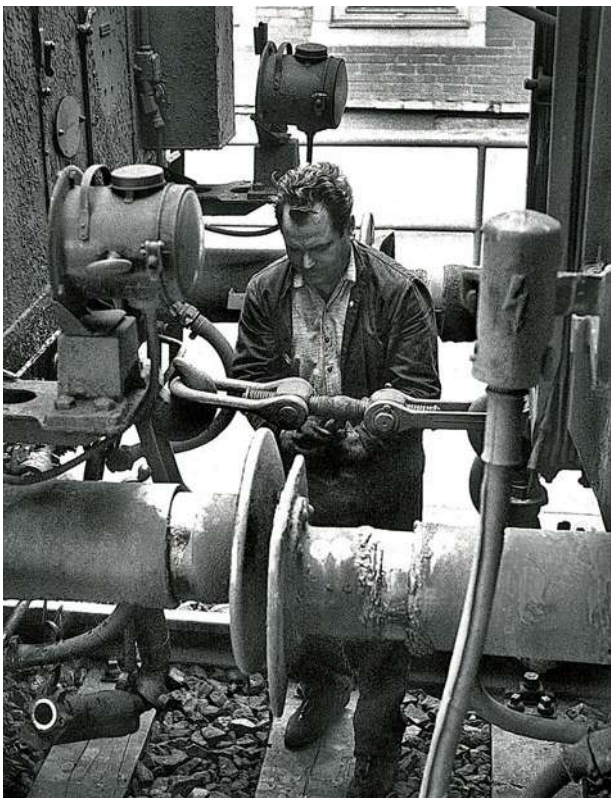
Im Bahnhof Oberammergau wurden im Mai 1960 Schauspieler der dortigen Passionsspielen und andere Fahrgäste von Schaffner und Gepäckträger am ET 85 34 erwartet.
Foto: Sammlung Brian Rampp

fen die Bahnsteigaufsicht (1997 generell abgeschafft, am 15. Dezember 2002 auf einigen Bahnhöfen als Pilotprojekt wieder eingeführt) sowie die Weichen- und Stellwerkswärter. Sie waren dem Betriebsdienst, bei der Deutschen Bundesbahn der Produktion, zugeordnet. Dazu gehörten noch Rangierer, Rangierleiter, Rangiermeister und Zugbegleiter.

In der Anfangszeit bis etwa 1870/1871 waren bei einfachen Bahnhofsverhältnissen der Bahnhofsvorsteher, der Fahrdienstleiter und die Aufsicht nur eine Person, in der Literatur meist Bahnhofsvorsteher genannt. Der rotbemützte Mann war für den gesamten Ablauf im Bahnhof, was das Betriebsgeschehen anbetraf, verantwortlich. 1892 nennt die Betriebsordnung den Fahrdienstleiter nur als den „diensttuenden Beamten“. Er war nach der Bau- und Betriebsordnung derjenige, „der die Zugfolge innerhalb eines Bezirks unter eigener Verantwortung regelt.“

Auf kleinen Bahnhöfen konnte man ihn noch bis zum Ende des 20. Jahrhunderts finden, wo das kleine Stellwerk im Empfangsgebäude war und der Fahrdienstleiter gleichzeitig auch die Zugaufsicht zu versehen hatte. Auf großen Bahnhöfen hatte der Fahrdienstleiter draußen einen Unterstützer: Die Aufsicht und Assistenten, ebenfalls mit roter Schirmmütze. Ihre Spitznamen lauten wegen ihrer Mütze „Rotkäppchen“. In der Frühzeit der Bahn war die Mütze jedoch häufig orange.

Adolf Bloß hat 1930 die Stellung des Fahrdienstleiters im Bahnhof wie folgt veranschaulicht: „Ein Bahnhof ist im gewissen Sinne einer mittelalterlichen Stadt vergleichbar, auf deren Straßen unter dem Schutz der Stadtmauern und -tore ein geschäftiges Leben und Treiben herrscht. Hat der Landesherr seinen Besuch angesagt, dann wird der Verkehr auf den Straßen eingestellt, damit er sicheren Einzug halten kann. Der Bürgermeister, der unterrichtet worden ist, von wo und wann der Fürst und sein Gefolge zu erwarten sind, und auf dem die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrt innerhalb der Stadt ruht, sorgt dafür, dass die Fahrstraße, auf der der Einzug stattfinden soll, vom Stadttor bis zum Ziel rechtzeitig geräumt wird und dass an den Straßengabelungen der Zug richtig geleitet wird. Er trifft Vorkehrungen, dass der Einzug von den Seitenstra-

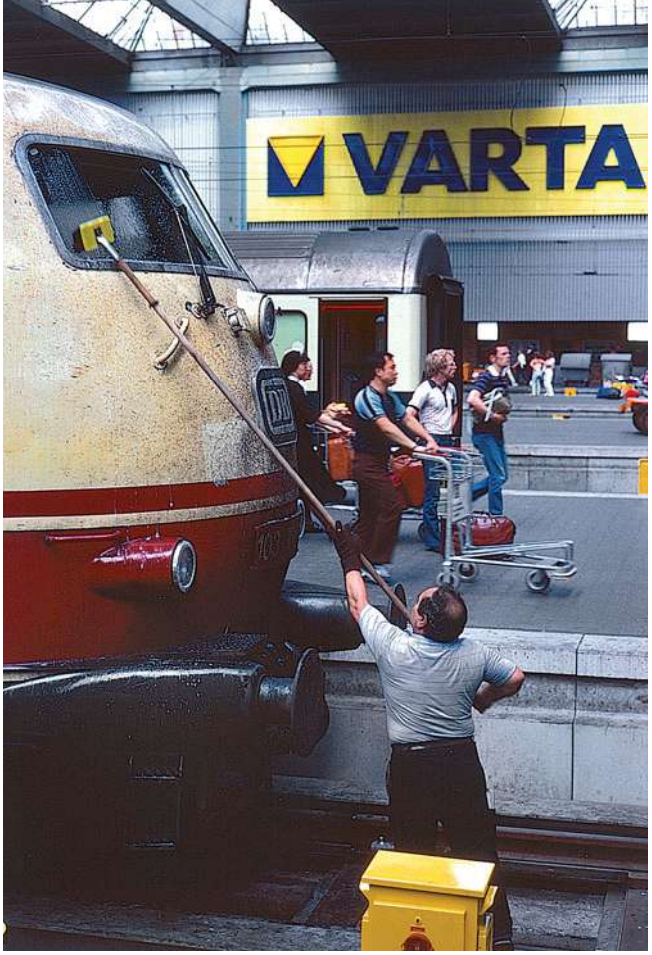


Überall, wo es gilt, Wagen an- oder abzuhängen, ist der Rangierer zu finden. Hier wurde am 19. September 1971 im Hauptbahnhof Münster Dampflok 012 064 vom E 1806 „Norddeich Mole – Essen“ abgehängt.
Foto: Ludwig Rotthowe

Das Neuanfertigen oder Ausbessern schadhafter Bahnhofs- und Hinweisschilder fällt von Zeit zu Zeit an. Früher waren hierfür die Bahnhöfe zuständig. Foto: Sammlung Brian Rampp

Auch das gehört zu den vielfältigen, aber wenig beachteten Arbeitsbereichen eines Bahnhofs: Am Münchener Hbf werden die Scheiben mit Hilfe einer Gondel gereinigt. Foto: Sammlung Brian Rampp

„Fahrrad am Bahnhof" – in den 1960er-Jahren ein topaktuelles Angebot der Deutschen Bundesbahn gerade an kleineren, landschaftlich schön gelegenen Bahnhöfen wie hier in Murnau. Foto: Sammlung Brian Rampp



Die Säuberung der Lokscheiben ist vor allem im Sommer mit seinem vielen Insektenflug sehr wichtig und wird 1986 in München Hbf an 103 180 ausgeführt.
Foto: Thomas Wunschel

Vielfältig ist das Spektrum der Reinigungs- und Wartungsarbeiten in einem Bahnhof und sei es nur das Entleeren der Papierkörbe wie 1994 in Leipzig Hbf.
Foto: Gert Schütze

Waschstraßen gab es in Nürnberg Hbf nicht, so wurde am 25. Juli 1950 per Hand gereinigt.
Foto: Sammlung Brian Rampp

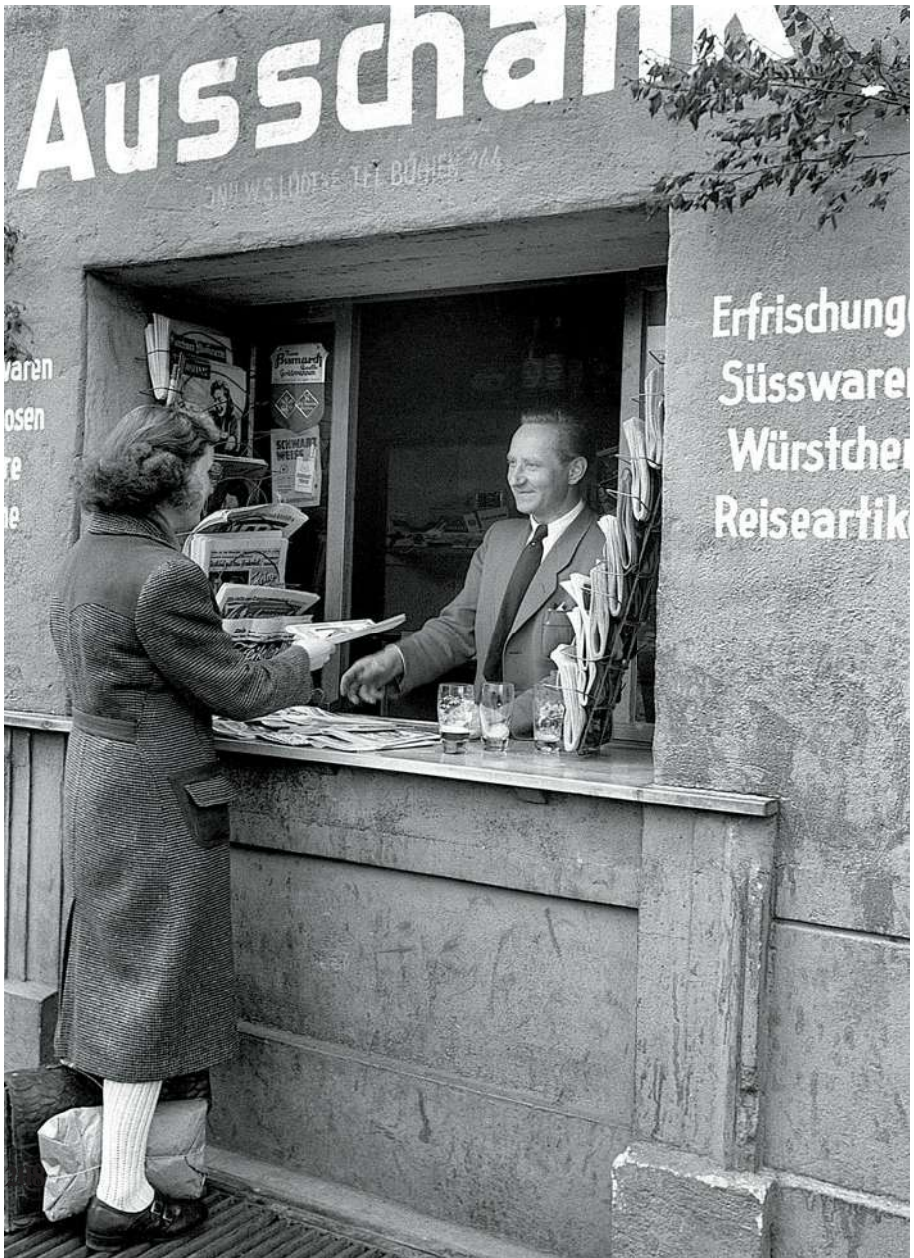
ßen her keine Störung erleiden kann und dass die übrigen Stadttore geschlossen bleiben, um Überfällen feindlicher Scharen vorzubeugen. Dann erst lässt er das Tor öffnen, und erst wenn der letzte Wagen ans Ziel gelangt ist, gibt er die Gabelungspunkte für den Verkehr wieder frei.“
Wo die Deutsche Bahn den Zugbetrieb mit Hilfe der elektronischen Stellwerke und der Computer-Zuglenkung automatisiert hat, zog der Fahrdienstleiter vom ursprünglichen Bahnhof in eine der acht Betriebszentralen weitab vom Geschehen.
Den Stellwerks- oder Weichenwärter gibt es hier nicht mehr. Die modernen Bahnhöfe sind weitgehend frei von jenen Eisenbahnern, die zur DB-Netz AG gehören, es sei denn, es arbeitet zwischen Gleisen und Weichen ein Instandhaltungstrupp.

Kassendienst

Zum Personen- und Gepäckverkehr gehörte noch der vom Publikumsverkehr kaum bemerkte Kassendienst. Wer auf den Bahnhof kam, sah aber, solange es die Bahnsteigsperren noch gab, den Bahnsteigschaffner, der die Fahrkarten lochte, Auskunft gab, von welchem Bahnsteig der Zug abfuhr und darauf achtete, dass das Handgepäck nicht zu groß wurde.
Was seit etwa 1980 im Reisezentrum vereint wurde, waren vorher eigenständige Eisenbahnerberufe, die auf den Fahrkartenverkauf, die Auskunft und Platzreservierung spezialisiert waren. Zu ihnen gehörte auch die Reiseverkehrsaufsicht, auf großen Bahnhöfen sogar in jeder Schicht rund um die Uhr.
Der Computer mit den Softwareprogrammen MOFA, EVA oder EPA und KURS 90 revolutionierte bei der Deutschen Bundesbahn die Abfertigung der Reisenden, vornehmer Bedienung genannt. Man musste als Fahrkartenverkäufer oder als Auskunft nicht mehr alle Zugverbindungen im Kopf haben, das Kursbuch beherrschen und man brauchte sich nicht mehr die Farben der Rohpappen für den Druck der Edmondsonschen Fahrkarten zu merken, man musste nicht

Früher war es möglich, direkt am Bahnsteig durch die geöffneten Abteilfenster Ware zu kaufen. Der mobile Zeitungsverkäufer erfüllte in Köln Hbf 1950 die Wünsche der Reisenden.
Foto: DB, Archiv der Eisenbahnstiftung

Direkt am Bahnsteig residierende Einzelhändler, hier S-Bahnhof Berlin-Ostkreuz, sorgen heute oft für die Versorgung der Bahnkunden und normaler Laufkundschaft mit mehr oder weniger Wichtigem. Foto: Thomas Wunschel



mehr nach der passenden Druckwalze (beim Pautze-Drucker) oder die Stelle im Prisma der anderen Fahrkartendrucker suchen. Der Computer nannte in Sekundenschnelle die passende Verbindung und druckte den Fahrschein aus. Der Fahrkartenverkäufer (die DB AG nennt ihn Reiseberater) musste nur das Gewünschte eingeben. Freilich, ganz ohne Kenntnis der Verkehrsgeografie und der Tarifangebote geht es bei der Reiseberatung und beim Fahrkartenverkauf nicht. Sonst bleibt der Vorwurf, es werde immer nur das Teuerste angeboten.

Güterabfertigung

Die Güterabfertigung war auf großen Bahnhöfen eigenständig. Bis zum Zweiten Weltkrieg wurde lediglich die Eilgutabfertigung in der Nähe des Bahnhofsgebäudes angeordnet, wurden doch leicht verderbliche Güter und lebende Tiere oft mit Reisezügen transportiert. Auf kleinen Bahnhöfen mit „gemischtem Dienst" verkaufte der Fahrdienstleiter nicht nur Fahrkarten und nahm das Gepäck an. Er war gleichzeitig für die Güterabfertigung zuständig, konnte Frachtbriefe berechnen, Wagen bestellen, nahm das eingelieferte Gut an oder gab es aus.
Solche komplex ausgebildeten Eisenbahner sind heutzutage fast ausgestorben, seitdem die Deutsche Bahn ihre Dienste strikt in verschiedene Geschäftsbereiche getrennt hat.
Ohnehin sind viele Berufssparten oder Tätigkeiten weggefallen, die früher zum Bahnhof gehörten. Den Bahnsteigschaffner kennen nur noch die älteren Leser; den Portier niemand mehr. Er lief zu Beginn des Eisenbahnzeitalters mit der Glocke durch die Wartesäle, um den nächs-

Sehr weit zurück reicht die Tradition, dem Bahnreisenden die Fahrt so angenehm wie möglich zu gestalten. Der stationäre Ausschank im Bahnhofsgebäude von Büchern hatte 1952 auch Zeitungen im Angebot.
Foto: DB, Archiv der Eisenbahnstiftung

ten Zug anzukündigen, beschriftete die Verspätungstafeln, schloss die Türen auf und achtete darauf, dass die Räume und Bahnsteige rechtzeitig beleuchtet wurden. Als die Eisenbahn zum Massenverkehrsmittel geworden war, brauchte man ihn nicht mehr.

Postdienst

Das Postamt, das es noch in größeren Bahnhöfen gibt, erinnert an die einstige Symbiose von Post und Bahn. Als sich an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert die Bahnhöfe spezialisierten, entstanden in den großen Städten auch die Postbahnhöfe. Aber fast jeder mittelgroße Bahnhof hatte das Bahnpostamt in seiner Nähe und mindestens einen Postbahnsteig, an dem die Postwagen zum Be- und Entladen bereitgestellt wurden. 1996 begann die Schließung der Postbahnhöfe (ersetzt durch große Verteilzentren auf der grünen Wiese, die mit dem Lkw angefahren werden) und der Bahnpostämter (oft ersetzt durch Postschalter in Büroartikelgeschäften in der Stadt), bis sie 1999 alle leer standen. Am 29. Juni 1997 sagte die Deutsche Bahn in großen Zeitungsanzeigen Lebewohl: „... und wünschen unseren Kollegen viel Erfolg auf ihren neuen alten Postwagen.

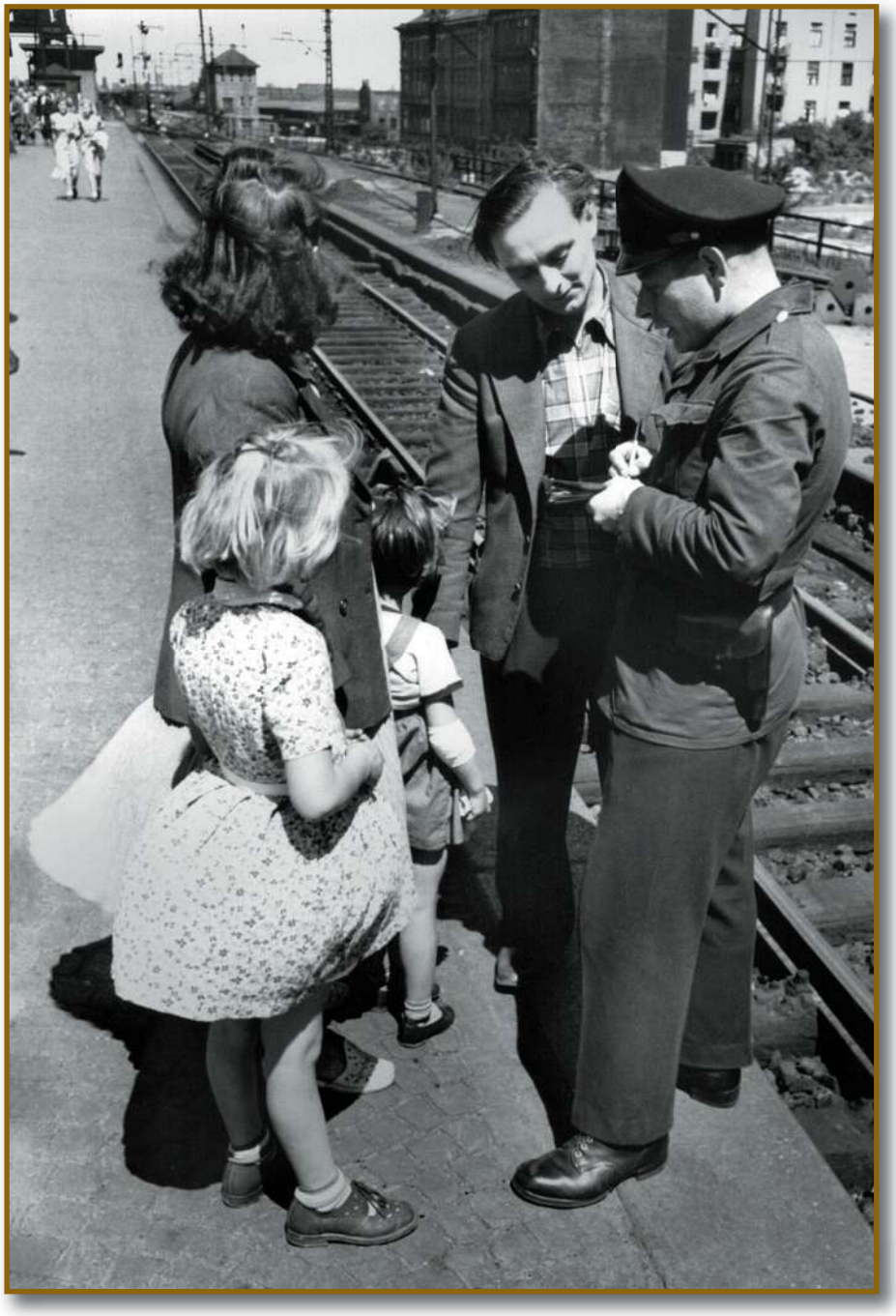
Eher alltäglich waren und sind Handreichungen für hilfsbedürftige Reisende; hierbei half neben der Bahnhofsmission auch schon mal die Bahnpolizei aus. Foto: Helmut Säuberlich

Im Ersten, später auch im Zweiten Weltkrieg, sorgten die Frauen der Bahnhofsmission und Rot-Kreuz-Helferinnen für die Versorgung der durchreisenden Soldaten. Foto: Sammlung Hans-Josef Brandt

Und falls es mal eng werden sollte, helfen wir natürlich auch in Zukunft weiter.“ Der „Posthilfsschaffner Säbelbein“, der nach Berlin Pakete einlädt, wie es in einem Gedicht heißt, war noch am Ende des 20. Jahrhunderts unwiderruflich vom Bahnsteig verschwunden.

Bahnhofsmission

Ziemlich versteckt am Bahnsteig hat sich ein anderer Dienst am Reisenden bis heute gehalten: Die Bahnhofsmission. Pastor Johannes Burckhard hatte sie 1894 in Berlin eingeführt. 1895 richtete die katholische Kirche ihre Bahnhofsmission in München ein, 1907 hatten 70 deutsche Bahnhöfe diese Einrichtung. Am 30. September 1939 wurde die Bahnhofsmission im Reichsgebiet verboten. An ihre Stelle traten die Bahnhofsdienste der NS-Volkswohlfahrt.
Sofort nach dem Zweiten Weltkrieg nahmen die christlichen Bahnhofsmissionen ihren Dienst wieder auf, denn das Elend der Heimkehrer und Flüchtlinge war auf den Bahnhöfen konzentriert. Meist wegen der zerstörten Bahnhofsgebäude in Baracken untergebracht, half man mit Unterkunft, einer Mahlzeit oder wenigstens heißem Tee. Mit der Behauptung, die christliche Bahnhofsmission arbeite mit dem „Feind“, dem Westen, zusammen, wurde ihre Tätigkeit in der DDR erschwert und schließlich 1956 ganz unterbunden. An ihre Stelle trat der Bahnhofsdienst des Deutschen Roten Kreuzes der DDR. Seit 1990 ist die Bahnhofsmission auch wieder auf den größeren Bahnhöfen der ehemaligen Reichsbahn zu finden.



Ordnung und Sicherheit

Mit dem Rollen der ersten Züge auf deutschen Gleisen übertrug man die polizeilichen Aufgaben auf dem Betriebsgelände dem Bahnaufsichtspersonal. Daraus entwickelte sich im Laufe der Zeit die Bahnpolizei. Sie löste man endgültig mit der Wiedervereinigung auf und übertrug 1990 die Aufgaben der Transportpolizei der ehemaligen DDR und 1993 der Bahnpolizei im Westen dem Bundesgrenzschutz (BGS). Die Beamten der aufgelösten Bahnpolizei in Ost und West wechselten größtenteils zum Bundesgrenzschutz. Seine Hauptbetätigung in den Bahnhöfen ist die Aufnahme von Anzeigen wegen Taschendiebstählen. Hinzu kommt der Streifengang, um „sozial auffällige Personen“ aus dem Bahnhof zu entfernen. Und wenn einmal Prominenz zum Bahnhof kommt, steht bestimmt ein BGS-Offizier in seiner Nähe.
Am 1. Juli 2005 wurde der Bundesgrenzschutz, der unter anderem auch auf Flughäfen tätig ist, in Bundespolizei umbenannt. Durch den Sparzwang der ver-

Auf dem Bahnhof sorgte die Bahnpolizei für Ordnung und nahm wie hier in Hamburg der frühen 1950er-Jahre eine Zeugenaussage auf. Die meisten Delikte waren Diebstähle.
Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

gangenen Jahre sind allerdings auch die BGS-Beamten im Bahnhofsareal in der Zahl deutlich geschrumpft und sollen nun aus der aktuellen Erkenntnis des Unsicherheitsgefühls der normalen Reisenden und Bahnhofsbesucher wieder aufgestockt werden.

2006 gründete sich die private organisierte DB Sicherheit. Sie übernimmt seitdem die Sicherung und Ordnungsdienste, den Gebäude- und Objektschutz, die schützende Zugbegleitung vor allem in den Abendstunden des öffentlichen Nahverkehrs und die Fahrkartenkontrolle.

Sie darf genauso wie die seit 2000 zunehmend privaten Sicherheitsdienste auf dem Gebiet der Eisenbahn jedoch nicht in den Bahnbetrieb eingreifen, sondern ist alleine für die Durchsetzung des Hausrechtes im Auftrag der Besitzer (Deutsche Bahn AG bzw. lokales Eisenbahnunternehmen) zuständig. Das Ahnden von kriminellen Straftaten durch beispielsweise Verhaftungen können dagegen nur die Bundes- oder Landespolizei durchführen, die in solchen Fällen von den Sicherheitsdiensten hinzugerufen werden müssen.

Kommerzielle Dienstleister

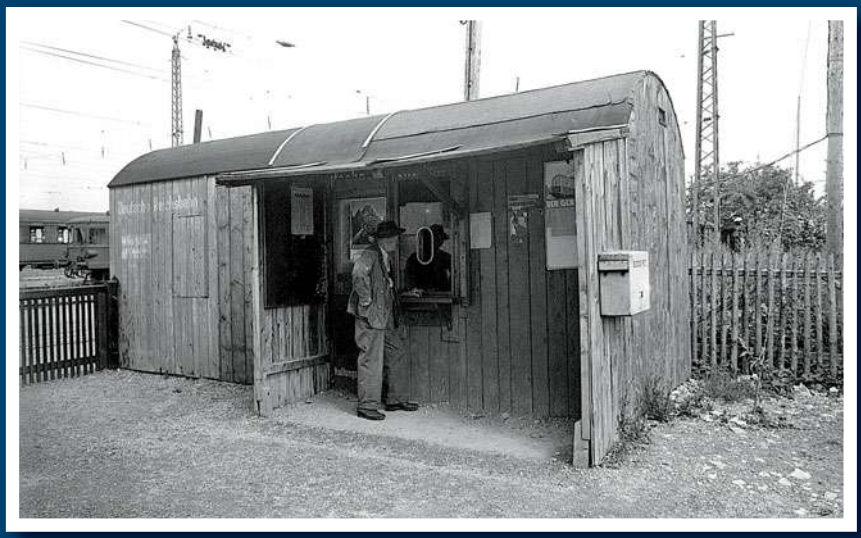
Vergessen wir auch nicht die Menschen, die vor dem Bahnhofsgebäude zu Diensten sind: Taxi- und Busfahrer, die unter Umständen die Eisenbahnreise erst ermöglichen oder vollenden. Und schließlich sind auch die Verkäufer oder Dienstleister in all den kleineren und größeren Geschäften, Agenturen und sonstigen Serviceeinrichtungen im Bahnhof zu erwähnen, die ihrerseits dem Bahnreisenden seine Fahrt so angenehm wie möglich gestalten. Neben dem eigentlichen Bahnkunden wollen sie gleichzeitig aber auch andere Kundenkreise aus der Stadt an sich binden.

Nur durch das problemlose Zusammenspiel aller Berufsgruppen im Bahnhofsbereich kann der Personenbahnhof das sein, was er immer sein wollte (und will): Ein zentraler Knotenpunkt des Reiseverkehrs.

Erich Preuß, Markus Tiedtke

Die Bahnpolizei hatte vielfältige Aufgaben, unter anderem Plomben zu kontrollieren. Ein treuer Begleiter war und ist ein abgerichteter Hund. Heute hat die Bundespolizei die Arbeiten übernommen.

Keine angenehme Arbeit in Wuppertal-Vohwinkel: Im Winter 1957/58 mussten die Fahrwege von Schnee und Eis befreit werden. Ein Bunsenbrenner half dort, wo Weichen- und Kreuzungszungen keine fest installierte Weichenheizung besaßen – und die wurden erst ab Ende der Epoche III im größeren Stile eingeführt. Fotos (2): Helmut Säuberlich

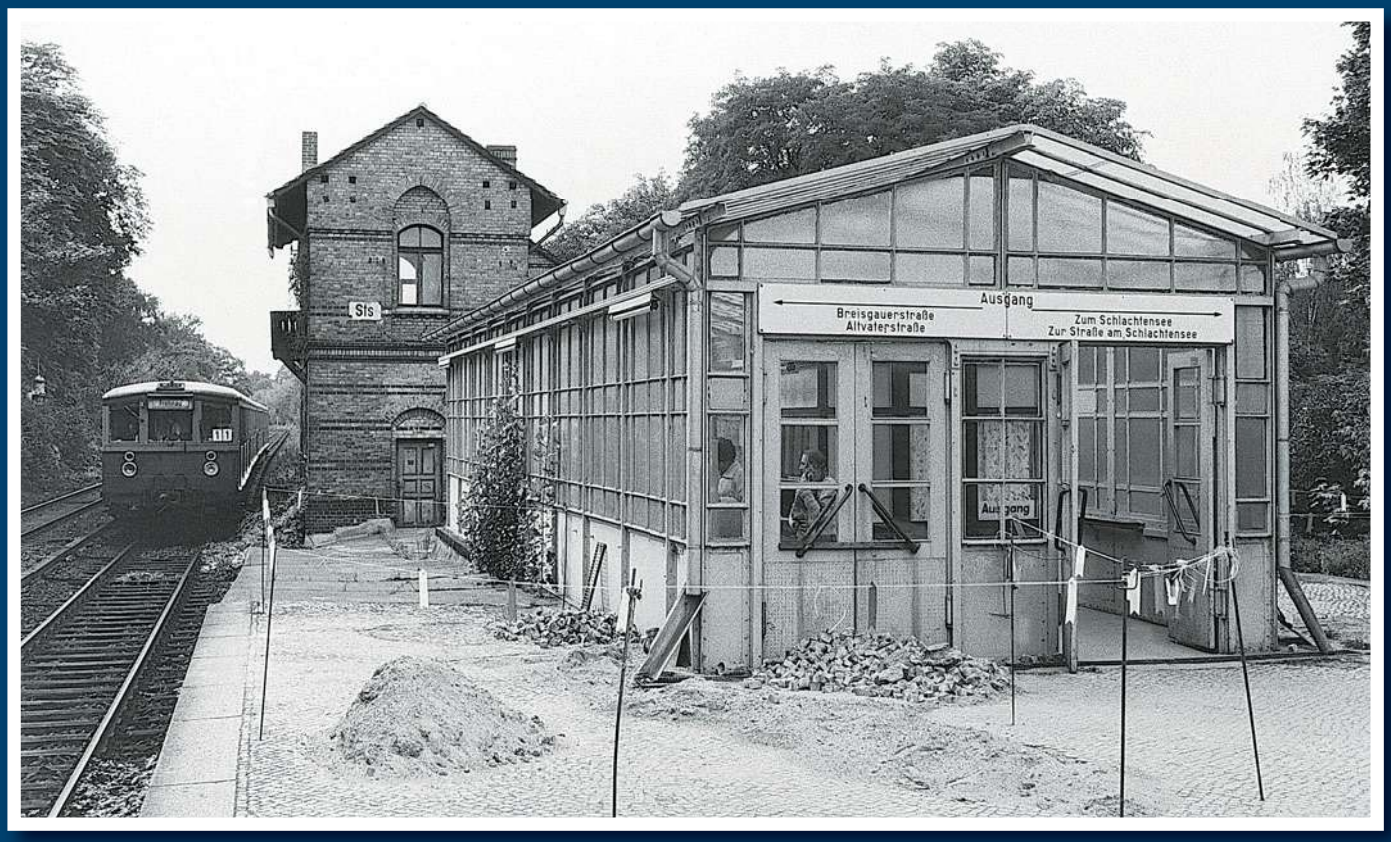


Anstelle des durch einen Bombentreffer zerstörten Empfangsgebäudes im Bahnhof Bichl stellte die Bahnverwaltung eine einfache Holzkaue als Fahrkartenverkauf auf. Immerhin bietet ein zusätzlicher kleiner Vorbau etwas Schutz vor den Wetterunbilden. Die Aufnahme entstand um 1950. Foto: Sammlung Brian Rampp

Leben mit Provisorien

Nicht immer konnte und kann sich die Bahn neue oder von Grund auf renovierte Bahnhofsgebäude leisten. Die Gründe sind vielschichtig: Geldmangel, Zerstörungen durch Kriegsereignisse oder Vandalismus sowie altersbedingter Zerfall historischer Bausubstanz. Diese Mangelwirtschaft kann aber durchaus auch ihre Reize haben …

Begann wie hier in Berlin-Schlachtensee die Sanierung der Bahnsteige, trat ein neues Provisorium auf, der Lauf zum Zug oder Wartehäuschen mit Treppenabgang war dann stark eingeschränkt. Foto: Unbekannt



Die Überdachung der Bahnsteighalle des Leipziger Hbfs war auch im April 1958 noch nicht wieder fertig. Doch die neuen Betonsäulen künden auch hier vom Wiederaufbau. Foto: ZBDR, Sammlung Andreas Knipping

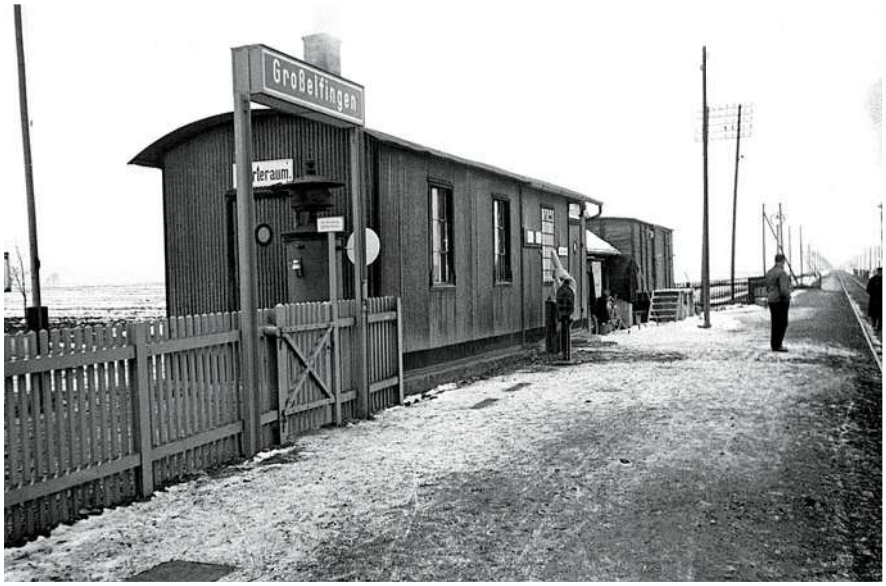
Die Bahn muss Geld sparen – das ist nicht nur heute der Fall. Auch in früheren Zeiten bereits musste manches Bahnhofsgebäude mangels vorhandenen Kapitals entweder bescheidener ausfallen oder vorerst nur in Form eines Provisoriums aus einfachen, wenig haltbaren Baustoffen errichtet werden. Später irgendwann gedachte man sie gegen ein reguläres Gebäude auszutauschen. Gerade auf dem Lande waren solche Primitiveinrichtungen in den 1920er- und 1930er-Jahren nicht gerade selten anzutreffen. Dennoch reichten sie aus, um einen reibungslosen Bahnbetrieb durchzuführen.

Hiervon konnte man einige Jahre später jedoch nur träumen: Die Bomben des Zweiten Weltkrieges und in den letzten Kriegstagen auch die Zerstörung durch die eigene Wehrmacht hatten in weiten Teilen Deutschlands (und Europas!) eine „Verkehrswüste“ geschaffen, in der, wenn überhaupt, nur noch ein äußerst eingeschränkter Eisenbahnverkehr möglich war. Gerade in größeren Städten waren die Empfangsgebäude oftmals vollständig dem Erdboden gleichgemacht oder doch erheblich beschädigt. Vordringlicher als deren Wiederinstandsetzung er-

Wo keine Räume mehr im Bahnhof vorhanden waren, dienten die Reichsbahnkauen als provisorischer Dienstraum. Foto: Walter Hollnagel, Archiv der Eisenbahnstiftung

schien den Verantwortlichen in Ost und West zunächst jedoch, dass der Verkehr wieder ans Laufen kam. Für die administrativen und kundenrelevanten Dienste mussten vorerst Provisorien ausreichen, die sich allerdings gar oft über Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte hielten. Die Bandbreite dieser Notbehelfe war ebenso groß wie deren Verbreitungsraum: Wellblech- oder Holzhütten als Fahrkartenschalter vor dem Bahnsteig, ausgediente Wagenkästen als Aufenthalts- und Lagerräume oder als Notunterkunft für Stellwerksanlagen sowie Diensträume in halb ausgebombten Bahnhofsgebäuden – dies alles zählte zur west- und ostdeutschen Realität bis weit in die 1950er-Jahre hinein. Längst schon nicht mehr den gestiegenen Aufgaben gewachsen, mussten sie genügen, bis der Wiederauf- oder Neubau sie schließlich überflüssig machte. Und was so lange überlebt hatte, machte oft einen heruntergekommenen Eindruck. Dies lag nicht zuletzt an der jahrzehnte-

langen Vernachlässigung durch die Bahn selbst. Geldmittel standen nur begrenzt zur Verfügung und davon schaffte man lieber moderne Fahrzeuge an, als alte Bausubstanz aufwendig instandzusetzen. Nur wenige Bahnhöfe erlebten eine durchgreifende Sanierung oder wurden gar durch einen modernen Neubau er-

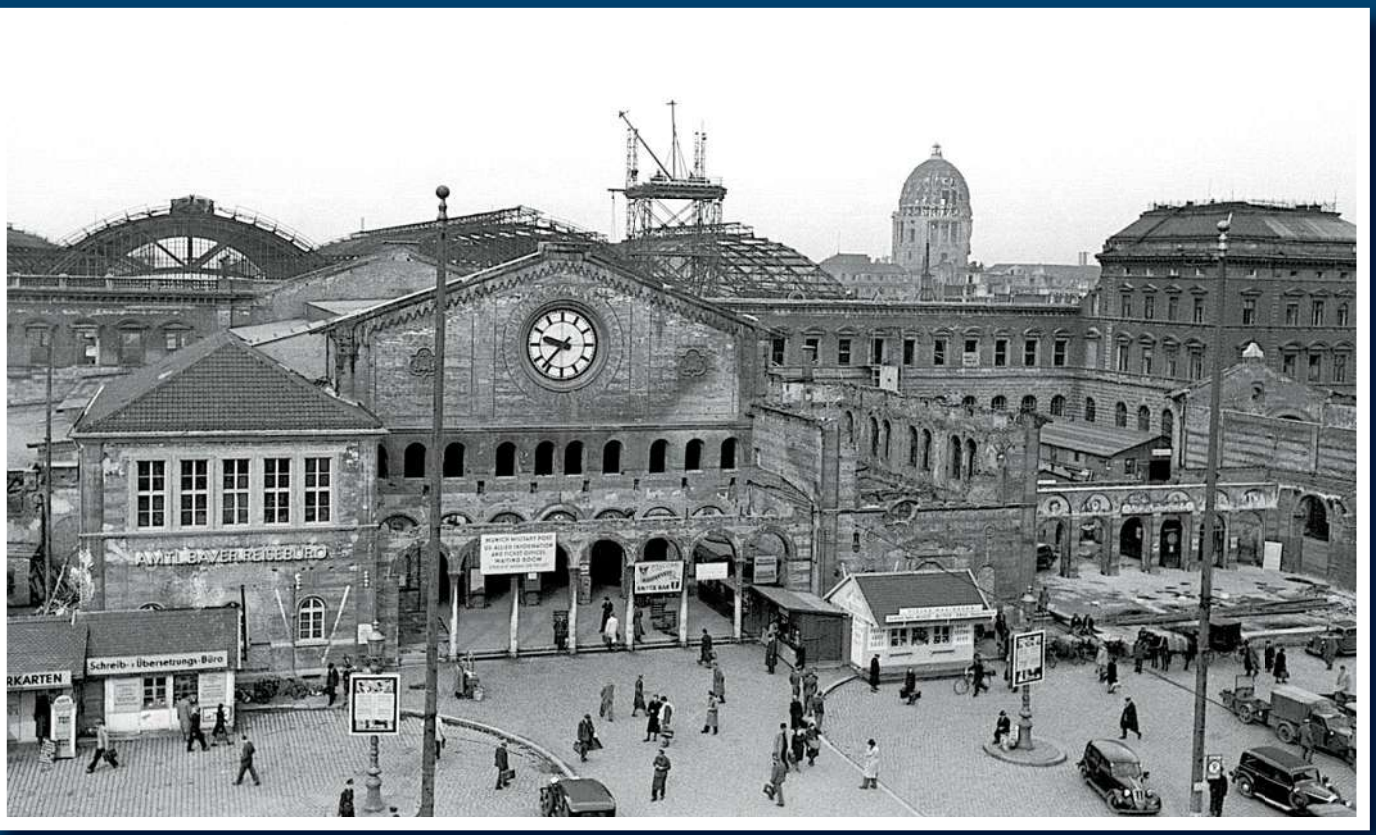


Aus Geldmangel konnten kleinere Bahnhöfe oft nicht mit aufwendigen Bauten versehen werden. Ein alter Wagenkasten als Güterschuppen sowie eine Holzhütte mit Wellblechdach reichten für den Haltepunkt Großelfingen in den 1950er-Jahren.
Foto: Sammlung Brian Rampp

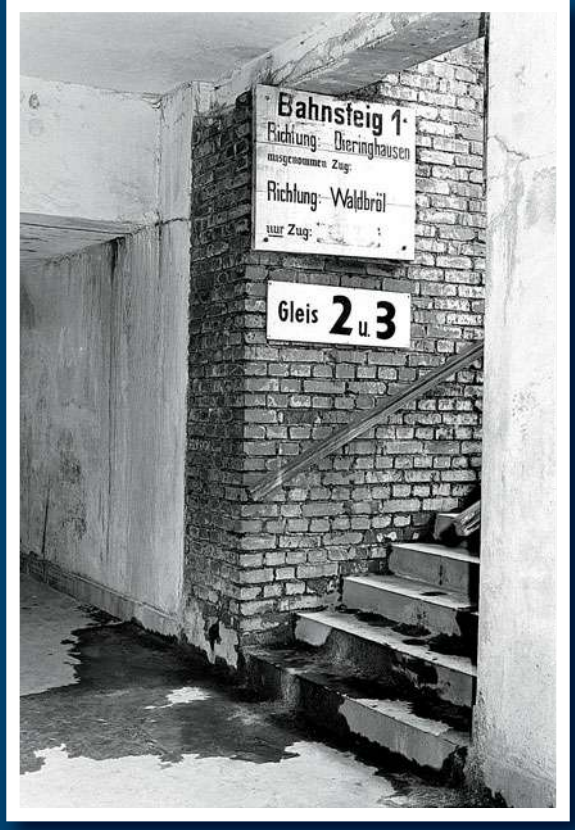
In der unmittelbaren Nachkriegszeit 1945 und 1946 fuhren kaum Züge, aber Flüchtlinge, heimkehrende Soldaten und Arbeitssuchende wie auch nur Überlebende wollten mit der Bahn reisen. Jeder Zug war willkommen, egal ob ein Güterzug oder ein bunt zusammengestellter Personenzug. Jeder Platz war gefragt, auch wenn er außerhalb und damit gefährlich war. Zum Glück fuhren die Züge nicht schnell, denn das Gleisnetz war kriegsbedingt marode.
Foto: Walter Hollnagel,
Archiv der Eisenbahnstiftung

Die sogenannte Reichsbahnkaue, eine Entwicklung aus der Not des Krieges heraus, war eine standardisierte, überall aufstellbare Holzhütte und konnte so in den Bahnhofsruinen vielfältig eingesetzt werden. Foto: Archiv der Eisenbahnstiftung

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren viele Empfangsgebäude wie auch der Münchner Hauptbahnhof im Jahr 1948 nur mehr ausgebrannte Ruinen. Notdürftig wurden die Dächer geflickt und Holzbaracken für den Fahrkartenverkauf aufgestellt.
Foto: Sammlung Brian Rampp



Auch Jahre später sind Provisorien immer wieder anzutreffen, so das Stillleben in Zittau-Vorstadt im Mai 1991: Der alte Wagenkasten, einst als provisorischer Unterstellschuppen errichtet, wurde irgendwann nicht mehr genutzt, schließlich vergessen und seinem Schicksal preisgegeben. Foto: Thomas Wunschel

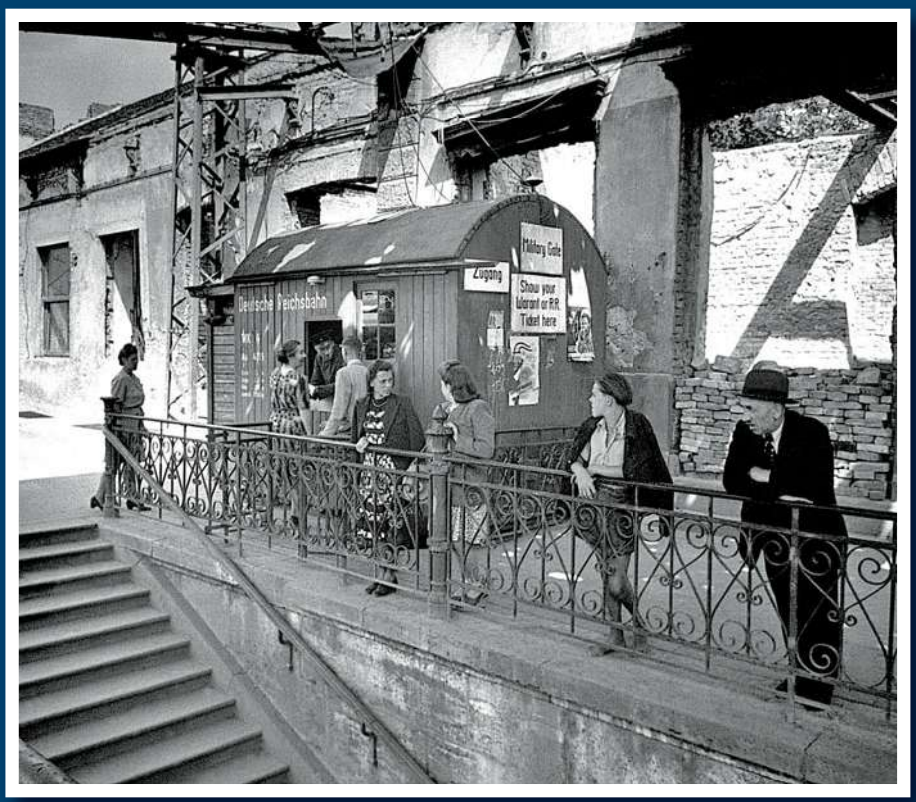


Geldmittel zur Renovierung waren knapp in den frühen 1950er-Jahren. Reichlich marode sieht daher auch der Bahnsteigaufgang im Bahnhof Osberghausen aus. Foto: DB, Archiv der Eisenbahnstiftung

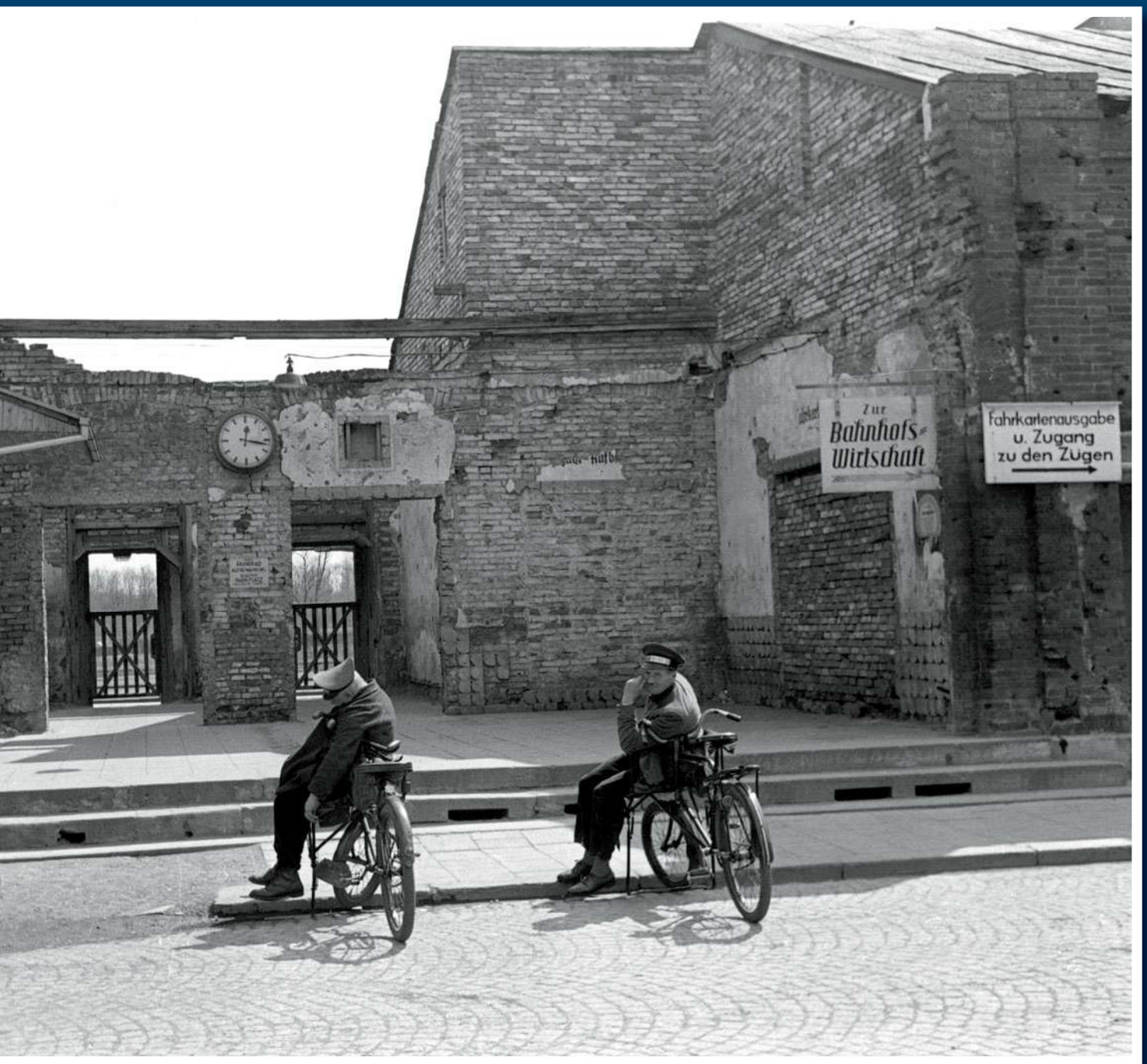
Statt der Einheitskaue wurden auch individuelle Überdachungen und Buden zusammengezimmert. Die sonst üblichen Sozialräume mussten andernorts aufgesucht werden, wie die Hinweisschilder zeigen.
Foto: DB, Archiv der Eisenbahnstiftung

Der Bombenhagel hatte vom Dortmunder Hbf nicht viel übrig gelassen. Doch trotzdem ging der Betrieb weiter. Alle irgendwie nutzbaren Räume wurden 1947 gebraucht. Foto: DB, Archiv der Eisenbahnstiftung

Auch am Treuchtlinger Hausbahnsteig konnte man am 12. August 1947 seine Fahrkarten an einer Reichsbahnkaue erstehen. Hier diente sie gleichzeitig auch als Bahnsteigsperre. Für die Besatzungsmächte sind Hinweisschilder in englischer Sprache angebracht worden. Foto: Sammlung Brian Rampp



setzt. So konnte sich der natürliche Verfall an einigen Orten nahezu ungehindert ausbreiten, bis irgendwann Empfangs- und Nebengebäude, Treppenaufgänge und Wartehallen wegen Baufälligkeit geschlossen werden mussten. Eine einfache Absperrung drumherum und ein alternativer Zugang für die Reisenden reichten dann aus. Das Alte aber ließ man oftmals stehen und gab es so seinem endgültigen Verfall preis.



Doch die Bahn will weg von diesem Schmuddelimage: Ungepflegte Bahnhofsanlagen; verbretterte Empfangsgebäude mit Grafitti-Verzierung, nach menschlicher Notdurft riechende Unterführungen; Bahnsteige, auf denen sich der Müll der letzten Tage türmt – dies passt nicht zum „Unternehmen Zukunft". Viel hat sich bereits getan.

Doch auch heute noch greift die Bahn immer wieder auf Notlösungen zurück, etwa, wenn ein Bahnhof komplett saniert wird und Dienststellen und Geschäfte in provisorische Unterkünfte an anderer Stelle im Empfangsgebäude oder auf dem Vorplatz umziehen müssen. Dies bringt dem Reisenden zwar zunächst Unannehmlichkeiten, lässt ihn jedoch hoffnungsvoll in eine moderne und saubere Zukunft blicken.

Oliver Strüber

Viel Bahnverkehr gab es Anfang der 1950er-Jahre noch nicht. Das nutzte ein Gepäckträger am 12. April 1951 zu einem tiefen Mittagsschläfchen vor dem alten Haupteingang des zerstörten Freisinger Bahnhofs. Schilder wiesen den Reisenden den neuen Weg zum Bahnsteig.
Foto: Sammlung Brian Rampp

Zum Wohle des Volkes

Die Propaganda sollte nach Lenin die Menschen nicht irreführen, sondern erziehen und zu großen Taten anspornen. Sie blieb Alltag bis zum Ende der DDR, auch bei der Reichsbahn.

Die Zeit zwischen 1. und 8. Mai war in der DDR alljährlich von Dauerbeflaggung, verbunden mit schmucken Grünanlagen, geprägt.

Bilder rechte Seite: Nach 1971 standen wie vor dem Reichbahnamt Aschersleben zunehmend Losungen mit wirtschaftlichen Hintergründen auf Plakaten. Sozialistische Parolen wurden aber dennoch nicht vergessen. Fotos (3): Bildarchiv der Rbd Magdeburg, Sammlung Uwe Oswald

Propaganda spielte in der DDR bis zum Schluss eine große Rolle, sollte doch damit die Verbundenheit der werktätigen Bevölkerung mit der führenden Partei der Arbeiterklasse zum Ausdruck gebracht werden. Soweit der Wunsch der Parteioberen. Allerdings waren diese Formen der Beeinflussung nicht ihre Erfindung, sondern jedes totalitäre System in der Geschichte hatte seine Regenten mittels Propaganda im besten Licht erscheinen lassen, auch wenn es nicht immer der Realität entsprach, wie die weit zurückreichenden Geschichtsforschungen beweisen konnten.

Auch die Ausschmückung des öffentlichen Raumes mit Parolen und die Stilisierung einfacher Arbeiter zu Helden war keine Erfindung der DDR oder der Sowjetunion. Sie hat ihre Wurzeln vielmehr in den Umständen und Vorstellungen der 1920er- und 1930er-Jahre. Bereits die Nationalsozialisten bedienten sich in starkem MaIe dieser Formen der Einflussnahme. Als Beispiele dienen Losungen wie „Wir kennen nur einen Adel, den Adel der Arbeit“ oder das Aufhängen von Hitler-Porträts in öffentlichen Gebäuden sowie zahlreichen Privatwohnungen.

Auch die extensive Beflaggung wurde im Dritten Reich als Zeichen der Macht genutzt. Besonders wirksam natürlich in Verbindung mit Aufmärschen. Diese sollten gleichzeitig das Bild vermitteln, dass der Einzelne nichts, alle gemeinsam jedoch ein gesunder und starker Volkskörper seien.

Wettbewerb Arbeit

Ähnlich wie im Dritten Reich nutzte auch die Sowjetunion meisterhaft alle bekannten Mittel der Propaganda und übertrug diese nach 1945 auch auf ihre

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahnamt Aschersleben
Unser Beitrag
ZUM 25. JAHRESTAG DER DDR
80000t ÜBER DEN PLAN ZUR BELADUNG DES EISENBAHNER-Express 25
Sozialistischer Staat -
Sozialistische Demokratie
AUS JEDER MARK,
JEDER STUNDE ARBEITSZEIT,
JEDEM GRAMM MATERIAL
EINEN GRÖSSEREN Nutzeffekt!

Während der Olympiade 1936 nutzten die Nazis in Elsterwerda die Bahnhofsfassade, neben den Olympiaringen auch ihre Machtsymbole kräftig zu präsentieren. Foto: Bildarchiv der Rbd Halle, Sammlung Uwe Oswald

deutsche Besatzungszone, die spätere DDR. Allerdings diente nach leninistischer Definition die Propaganda nicht der absichtlichen und systematischen Manipulation und Steuerung des Volkes, sondern vielmehr der Überzeugung und Erziehung der Menschen zu allseits gebildeten und kritischen Persönlichkeiten. Besonders deutlich war der sowjetische Einfluss bei der Einführung des Arbeitens nach Methoden. Einzelbeispiele sollten die Werktätigen zu höheren Leistungen motivieren, wobei als Lohn vor allem das Ansehen in der Partei und damit der Gesellschaft im Vordergrund stand. So übererfüllte bei der Steinkohleförderung im Zwickauer Revier der Hauer Adolph Hennecke der durch entsprechende optimierte Arbeitsvorbereitung (und entsprechende Unterstützung) am 13. Oktober 1948 seine Norm mit 387 Prozent.

In diesem Schulungsraum der Deutschen Reichsbahn hing das Konterfei von Hitler gut sichtbar an der Wand. Die aufgemalten Sprüche taten ihr Übriges. Die Aufnahme entstand um 1936. Foto: Bildarchiv der Rbd Halle, Sammlung Uwe Oswald

Als Beispiel bei der Eisenbahn sei die Lunin-Methode gennant, bei der durch sorgfältige und persönliche Wartung von Lokomotiven deren Wartungs- und Instandhaltungskosten gesenkt werden sollten. Wer bei derartigen Maßnahmen im sozialistischen Wettbewerb überdurchschnittliche Ergebnisse erreichte und seine Normen (über-)erfüllte, wurde bis weit in die 1980er-Jahre hinein durch Aushängen seines Konterfeis in der Öffentlichkeit als Bester geehrt und sollte Vorbild für die anderen Arbeitskollegen sein. Damit verbunden waren wiederum monetäre Auszeichnungen mit nennenswerten Geld- oder Sachprämien sowie gut gefüllten Präsentkörben.

Propaganda bei der Bahn

Eine eisenbahnspezifische Form der Propaganda stellten die Wettbewerbe zur Verschönerung der Bahnanlagen dar. Diese wurden jedoch von den meisten Beteiligten weniger als Propaganda aufgefasst, wohl auch deshalb, weil das Anlegen von Beeten und Blumenrabatten auf Bahnhöfen sowie an Stellwerken und Posten eine weit zurückreichende Tradition hatte. So waren für zahlreiche Eisenbahnbedienstete bereits zu Zeiten der Länderbahnen kleine Gärten und bewirtschaftete Randflächen an den Bahnanlagen die einzige Möglichkeit, den eigenen Speiseplan mit Obst und Gemüse aufzuwerten. Zudem bot ein kleiner Blumengarten Entspannung in der Freizeit und sorgte somit für persönliches Wohlbefinden. Zudem vermittelte die blühende Pracht den Reisenden stets auch etwas Heimeliges und wurde positiv aufgenommen.

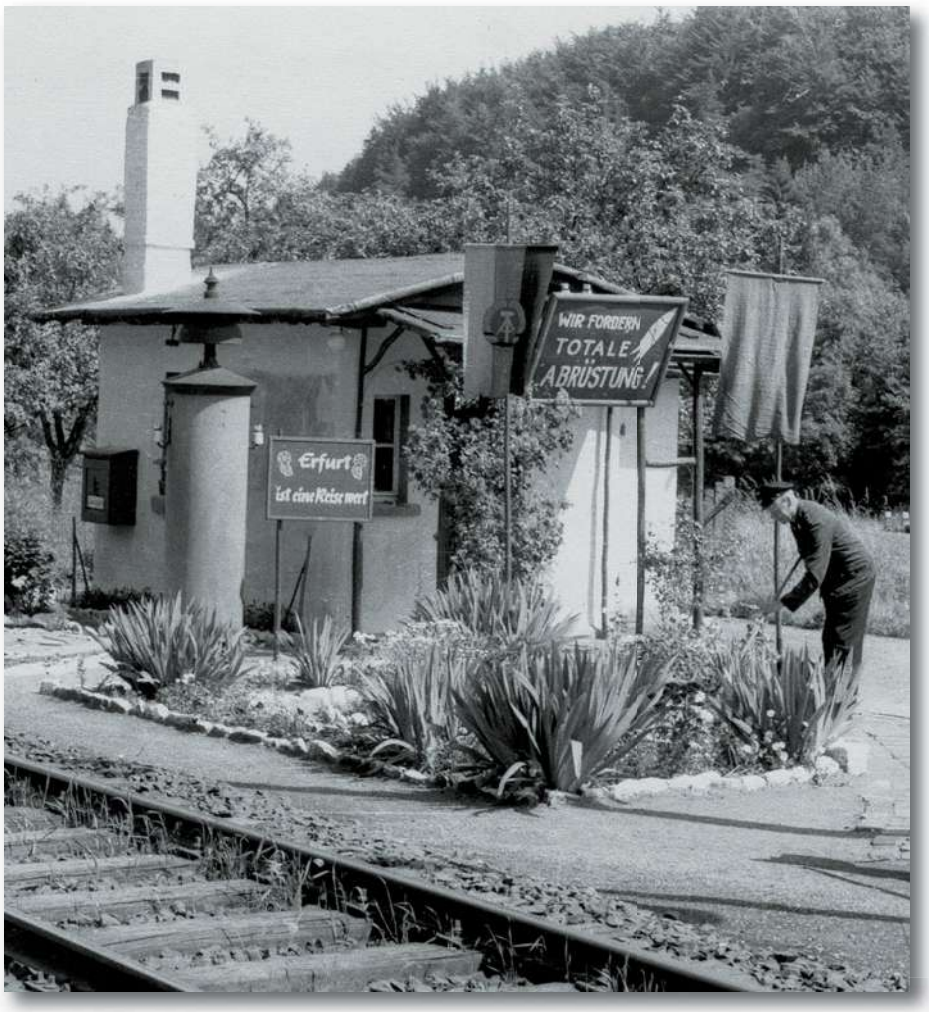
Dies war auch in der DDR nicht anders. Einzige Neuerung war das Anlegen von Blumenbeeten in Form roter Sterne oder von Flügelrädern und das Ausschmücken mit zeitgemäßen Parolen zur Verkündung der neuesten Selbstverpflichtungen zu Ehren eines Parteitages, Republikgeburtstages oder einfach zur üblichen, allgemeinen Motivation aller Reichsbahner.

In den letzten Jahren der DDR hatten üppige Blumenrabatten jedoch einen zusätz-

lichen neuen Nebeneffekt: So konnten sie den Betrachter zumindest oberflächlich von deutlich hervortretenden Mängeln an der Bausubstanz und der braunkohlenrußgeschwängerten Alltagstristesse ablenken. Die liebevolle Pflege von kleinen Blumenbeeten an Schrankenposten und Stellwerken vor allem durch die weiblichen Bediensteten hielt sich bis in die frühen 1990er-Jahre hinein und sorgte so bei vielen der westdeutschen DDR-Entdecker für Begeisterung wegen der immer noch unverändert vorhandenen Reichsbahn-Atmosphäre im Stile der 1950er- und 1960er-Jahre.

Propaganda und Frauen

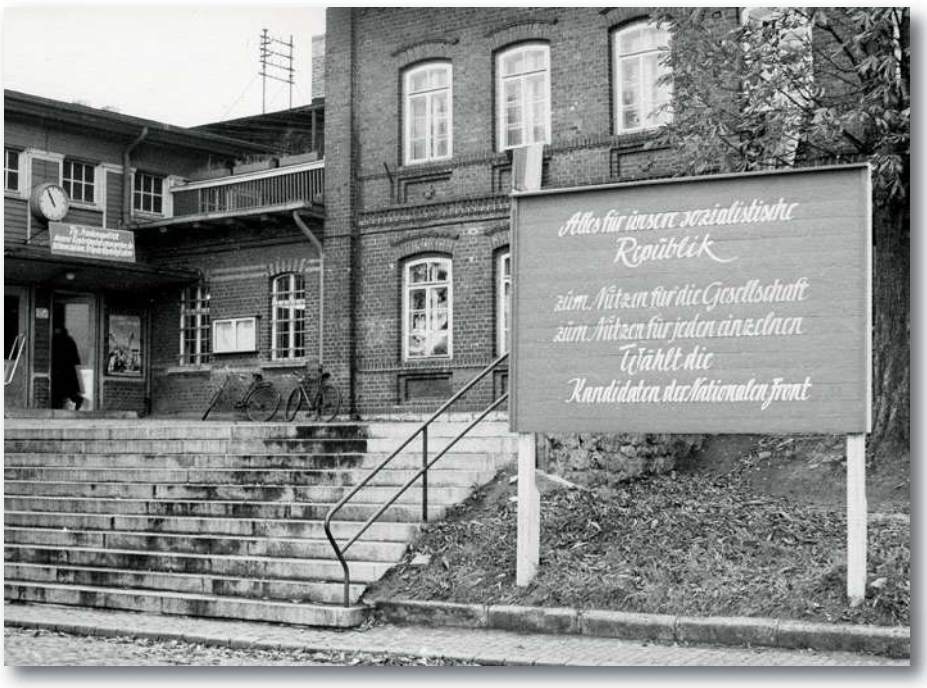
Überhaupt spielten die Frauen sowohl im Betrieb der Reichsbahn als auch generell in der Wirtschaft der DDR eine andere Rolle als im Westen. Erstes hatte seine Ursprünge zwar im Dritten Reich, aber die Deutsche Reichsbahn förderte die Ausbildung der Frauen – nicht nur in untergeordneten Diensten als Zugbegleiter oder im Wagendienst, sondern auch als Fahrdienstleiter, Dispatcher oder Lokfüh-



Nicht nur bunte, gepflegte Blumenrabatten, sondern auch antifaschistische Propaganda gegen den Westen und Fahnen zierten den Block Geschling im Mai 1962. Foto: Bildarchiv der Rbd Erfurt, Sammlung Uwe Oswald

Einen grünen Daumen bewies 1959 im Bahnhof Etzleben die Bahnhofsleitung, denn Blumenrabatten und der mit Steinen gelegte Gruß "Gute Reise" sprachen jeden Bahngast und Bediensteten positiv an. Das Schild dagegen war politischer Natur. Bildarchiv der Rbd Erfurt, Sammlung Uwe Oswald

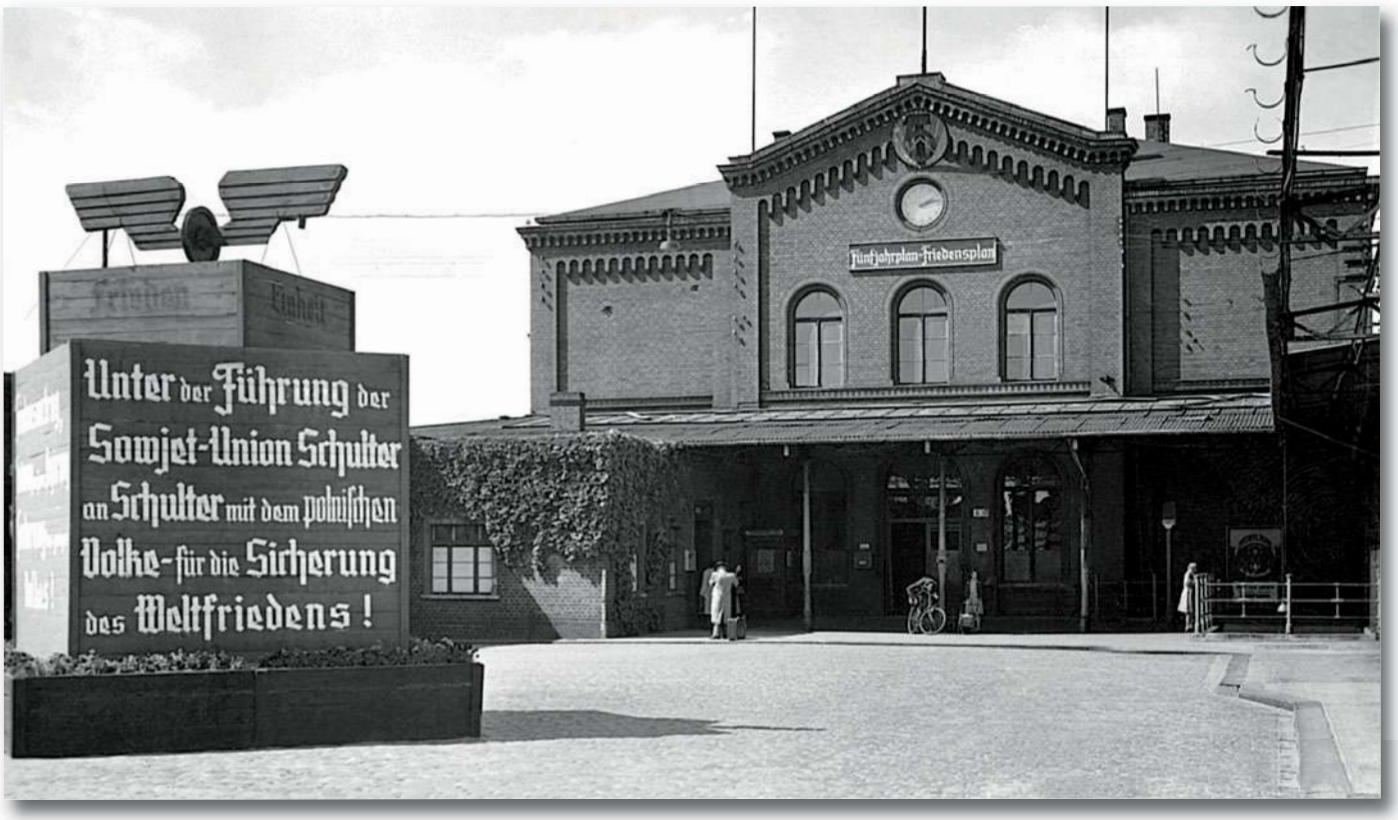
Ab Ende der 1950er-Jahre rückten wie hier in Sömmerda bei den Parolen die sozialistischen Themen in der DDR mehr in den Vordergrund, nachdem sich der Kalte Krieg verfestigt und in Ost und West zwei vollkommen unterschiedliche Wirtschaftssysteme im geteilten Deutschland etabliert hatten.
Fotos (2): Bildarchiv der Rbd Erfurt, Sammlung Uwe Oswald



rer. Im Gegensatz zur Bundesrepublik der 1950er- und 1960er-Jahre bedurften diese dazu auch keiner Arbeitsgenehmigung ihres Ehemannes oder Vaters, wie es das BRD-Gesetz in jener Zeit noch vorschrieb.
Diese nicht zuletzt wirtschaftlich notwendige Errungenschaft wurde natürlich auch in der Propaganda als verwirklichte Gleichberechtigung und wichtiger Schritt auf dem Weg des Sozialismusses gefeiert. Und viele Frauen lebten ihre Rechte – zum Leidwesen der Männer – auch mit dem nötigen Selbstbewusstsein aus, denn das Verdienen eigenen Geldes verbesserte nicht nur den Lebensstandard durch mögliche Anschaffungen teurer Investitionsgüter – eigener Lohn bedeutete auch reale wirtschaftliche Unabhängigkeit.

Beflaggung

Durch zahlreichen und flächendeckend installierten Fahnenschmuck besonders auffällig war die öffentliche Propaganda regelmäßig im Mai und Oktober. Anlass waren der 1. Mai als Internationaler Kampf- und Feiertag der Arbeiterklasse, der 8. Mai als Tag der Befreiung (vom Faschismus 1945) sowie der 7. Oktober als Nationalfeiertag. Die Reichsbahner durften sich zudem an ihrem eigenen Ehrentag – Tag des Eisenbahners am 12. Juni – besonders herausputzen.
Standard bei der Beflaggung von Gebäuden, Bahnsteigen und Lokomotiven war das Hissen der DDR- sowie der Roten Fahne der Arbeiterklasse. Diese hatte im Gegensatz zur Flagge der UdSSR statt der Sichel einen Zirkel. Die UdSSR-Flagge wurde nur am 8. Mai sowie im Oktober zur Erinnerung an die siegreiche Oktoberrevolution von 1917 benutzt.
Ergänzt wurde der Fahnenschmuck mit blauen Fahnen mit dem Symbol der aufgehenden Sonne der Freien Deutschen Jugend, vor allem bei Jugendbrigaden oder den so genannten Jugendbahnhöfen. Weitere, wichtige Anlässe waren die SED-Parteitage, zu denen regelmäßig im Vorfeld Parolen zu Sonderleistungen zu Ehren der Partei verkündet wurden. Im Nachgang betraf dies die umzusetzenden Beschlüsse. Nicht zu vergessen waren selbstverständlich die runden Geburtstage der Republik.

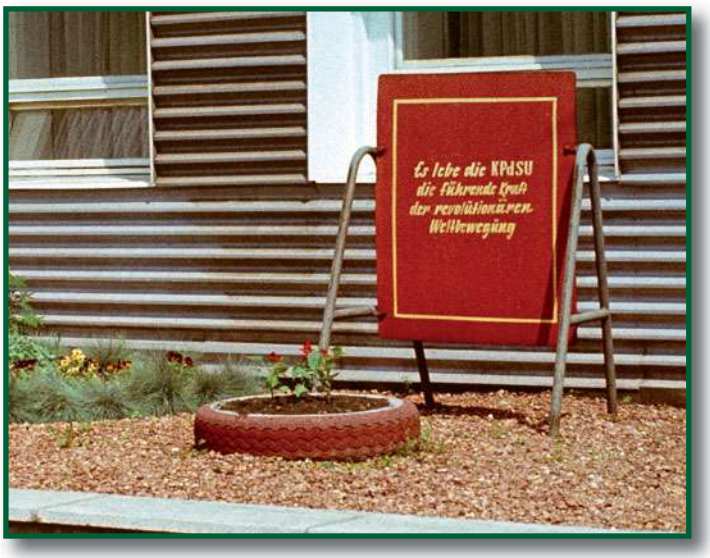


Für die DDR-Bevölkerung wechselten mit der Staatsgründung nur die Parolenthemen. Alles war wie 1953 im Bahnhof Guten auf den neuen Sozialismus mit seiner eigenen Friedenspolitik abgestimmt. Foto: Sammlung Andreas Knipping

Parolen

Die benutzten Parolen unterlagen selbstverständlich in den 40 Jahren DDR sowohl einem inhaltlichen als auch typografischen Wandel. So wurde bis in die 1950er-Jahre der Wunsch geäußert, doch noch ein vereinigtes deutsches Vaterland zu errichten, obschon dies wegen der unterschiedlichen Gesellschaftssysteme mit jedem Jahr fraglicher wurde. Denn anders als in der DDR standen im Westen nicht das Volk als Ganzes im Blickpunkt,

Die Blumenbeete auf dem kleinen Bahnhof Griefstedt waren für die Reisenden eine Augenweide und wurden liebevoll gepflegt.
Foto: Sammlung Uwe Oswald



Die Art der Plakatständer auf den Bahnhöfen war vielfältig.
Fotos (5): Bildarchiv der Rbd Magdeburg, Sammlung Uwe Oswald

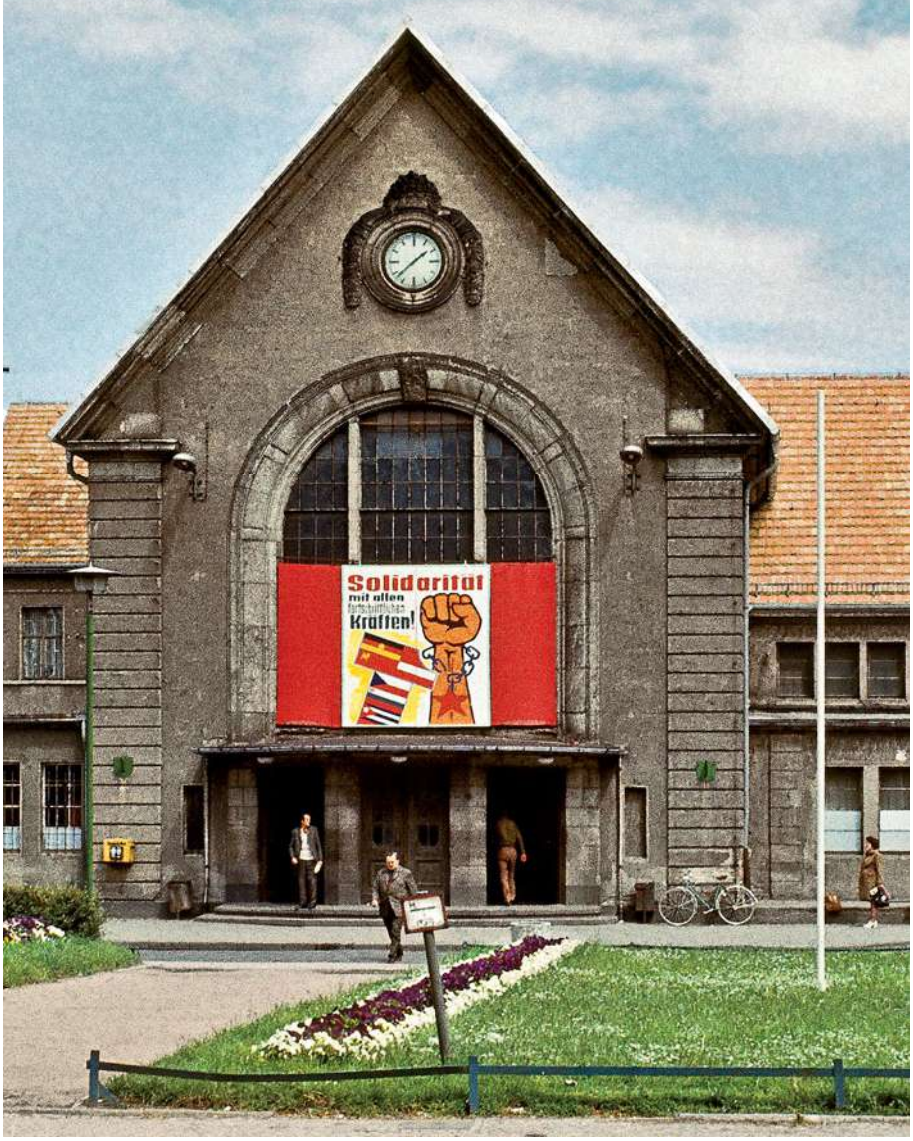
sondern vielmehr die Leistungsfähigkeit und Verwirklichung des Einzelnen.
Ebenfalls ein sehr wichtiges Propaganda-Thema jener Jahre war die drohende Atombewaffung der Bundeswehr. Den Anlass dazu lieferte der damalige Bundeskanzler Konrad Adenauer in einer Rede am 5. April 1957, in der er Atomwaffen als Weiterentwicklung der Artillerie interpretierte, der sich die Bundeswehr nicht entziehen könnte. Dies führte auch in der Bundesrepublik zu Protesten und letztlich blieb die Bundeswehr atomwaffenfrei.
Beachtenswert und aus heutiger Sicht beinahe unvorstellbar ist vor allem der hohe materielle und zeitliche Aufwand, mit dem seinerzeit Wandzeitungen und Tafeln sowie teilweise gar Skulpturen gestaltet wurden. Nicht verhehlt werden darf natürlich ein gewisser Gruppenzwang. Denn wer sich nicht richtig engagierte, geriet bei übereifrigen Genossen zumindest in den stalinistisch geprägten 1950er- und 1960er-Jahren sehr schnell in den Verdacht, das System sabotieren zu wollen und der Konterrevolution zu dienen. Die Folge waren mindestens klärende Aussprachen vorm gesamten Kollektiv. In den 1970er-Jahren schließlich

Zum 25. Jahrestag der DDR putzte sich im Mai 1974 die DDR allerorten hübsch heraus. Besondere Mühe gaben sich die Eisenbahner des Bahnhofs Hadmersleben: Neben Fahnen und Losungen befanden sich liebevoll gestaltete Tulpenbeete auch auf dem Bahnsteig.

rückte auch im Zeichen des VIII. Parteitages mit seinen sozialen Beschlüssen der Blick auf die eigenen Errungenschaften in den Mittelpunkt. Im letzten Jahrzehnt der DDR standen wiederum die Atombedrohung durch den Nato-Doppelbeschluss und die Sicherung des Weltfriedens im Fokus der Propaganda, obwohl der Warschauer Pakt ebenfalls an der Rüstungsspirale drehte.

Kultur

Ein wesentlicher Teil der politischen Propaganda galt auch der Erziehung der Werktätigen zu Menschen neuen Typs – allseits gebildeten sozialistischen Persönlichkeiten. Zu diesem Zweck rüstete die Deutsche Reichsbahn beispielsweise Klubzüge aus. Zu diesen in den 1950er- und 1960er-Jahren populären Instrumenten zählten regelmäßig Kino- und Bibliothekswagen, natürlich stets mit ausreichend Raum für Diskussionen zur Festigung des politischen Standpunktes, aber auch für geselliges Beisammensein. Mit der zunehmenden Etablierung von Kulturhäusern auch im ländlichen Bereich wanderten derartige Fahrzeuge in die Bauzug-Kolonnen ab.



Die auffälligen Farben des Plakates stehen in starkem Gegensatz zum Braunkohlefeuerungsgrau des Empfangsgebäudes Schönebeck.

Im Bahnhof Hadmersleben standen sogar Fahnenschmuck und Plakatständer auf dem Hausbahnsteig.

Neben dem Jahrestag der DDR war auch die Wahl der Volksvertreter angesetzt.

Auch weniger professionell angefertigte, aber dennoch wirkungsvolle Plakate zierten die Vorgärten einiger Reichsbahngebäude.

Schein und sein

Vor allem in den 1980er-Jahren wurde die Kluft in der Wahrnehmung der Parolen der Partei und dem Alltagsleben immer größer. Selbst die farbenfrohesten Plakate und Werbetafeln konnten nicht über die zunehmend maroder werdende bauliche und gesellschaftliche Substanz der DDR hinwegtäuschen. Von den Idealen der Frühzeit des DDR-Sozialismus war mittlerweile nur sehr wenig zu spüren und das Aufstellen von Fahnen und Plakaten geriet oft auch optisch zur lustlosen Pflichtveranstaltung. Der Sozialismus hatte dann ganz plötzlich am Ende des Wendejahrs 1989 auch in der DDR abgewirtschaftet, der Weg zur Wiedervereinigung unter den Bedingungen des Westens wurde frei und damit fand das Dekorieren und Pflegen von Propagandamotiven auch im Bahnbereich schlagartig sein Ende.

Selbst Streckennetze dienten 1974 in Aschersleben als Aufruf für freundschaftliches Miteinander unter den sozialistischen Bruderstaaten.

Jede Bahnhofsfassade zierten zum 25. Jahrestag politische Parolen. Diese lohnen sich, auch auf Anlagen der Epoche IV darzustellen.
Foto: Bildarchiv der Rbd Magdeburg

Modellumsetzung

Auf eine waschechte DDR-Modellanlage gehören natürlich auch die typischen Propaganda-Sprüche und selbstgemalte Plakate sowie die vielen farbigen Flaggen. Die hier gezeigten Fotos können als Anregung dienen. Im Internet findet man weitere Motive.

Doch viele DDR-Anlagen lassen dieses allerdings vermissen. Wer aus politischen Gründen darauf verzichten möchte (keine Bildzeilen der DDR), sollte zumindest die gepflegten Grünanlagen berücksichtigen, wie sie vor allem in der Epoche III vielerorts üblich waren und für farbige Akzente im tristen DDR-Fassadengrau sorgten. Das sorgt mit den heutigen zahlreichen und feingliedrigen Blumen-Miniaturpflanzen auch für einen Augenschmaus auf der eigenen Anlage sowohl in Ost wie auch in West.

Oliver Strüber, Markus Tiedtke

1974 wie auch später wurde es durchaus als Ehre wahrgenommen, wenn das eigene Konterfei an der Straße der Besten erschien.
Fotos (6): Bildarchiv der Rbd Magdeburg, Sammlung Uwe Oswald

Im Schaukasten der Bahnhofsunterführung stellte die Reichsbahn in Magdeburg ihre besonders engagierten Mitarbeiter als Leistungsansporn zur Propaganda aus. So etwas gab es in der Bundesrepublik nicht.

Bahnhöfe der Neuzeit

Übergang zu moderner Architektur

Die moderne Architektur legt bei Symbolbauten keinen Wert auf verspielte Fassaden, wie es seit der Antike in Europa üblich war, sondern protzt lieber mit glatten Flächen aus Glas und Stahl. Auf den Modellbahnanlagen der Epochen IV bis VI sollten solche Bauten auf keinen Fall fehlen. Unterschiedliche Baustile stehen dafür zur Auswahl.

Der Lehrter Bahnhof in Berlin, auch Hauptbahnhof genannt, ist Europas größter Turmbahnhof, da sich hier zwei wichtige Ferntrassen kreuzen. Der am 28. Mai 2006 eröffnete gläserne Bau besitzt zwei markant überspannende Seitengebäude in Längsachse der unterirdisch kreuzenden Nord-Süd-Strecke. Früher standen auf dem Areal von 1868 bis 1951 der Lehrter Bahnhof und von 1882 bis 2002 der Lehrter Stadtbahnhof. Das Architekturmodell zeigt die Bahnsteige der oben liegenden Ost-West-Ferntrasse. H0-Architekturmodell: Joachim Zielke; Foto: Antonia Weiße, Sammlung Fleischmann

Die Anstrengungen, den Bahnhof der Zukunft zu schaffen, werden vor allem dahin gehen müssen, Hürden so gering wie möglich zu halten. Ein einladend-sauberes Erscheinungsbild, eine nutzerfreundliche Informationsbereitstellung oder eine optimal gestaltete Schnittstelle zu den anderen Verkehrssystemen sind hier zu nennen. Nichtraucherbahnhöfe, aktuelle Abfahrtszeiten, Verspätungsmeldungen via Handy oder Carsharing-Modelle sind die neuesten Entwicklungen der Bahn.

Die Wandlung des Erscheinungsbildes von Bahnhöfen ist an vielen Beispielen bereits absehbar. In Großstädten wie Leipzig, Mainz oder Frankfurt am Main besinnt sich die Bahn seit längerem wieder ihrer imposanten Immobilien in bester Citylage. Nahezu alle großen Bahnhöfe der Republik sollen renoviert und modernisiert werden. Dabei werden neben den Bahnsteigen und deren Hallen vor allem die alten Empfangsbereiche grundlegend umgekrempelt. Die nicht mehr benötigten Räume für Verwaltung, Post und Gepäckabfertigung weichen

Die am 1. Januar 1999 gegründete DB Station&Service AG, eine Tochter der DB AG, hat den Begriff „DB Pluspunkt“ für ihre kleinen Bahnstationen und Haltepunkte erfunden und dafür eine konzerneigene Architektur entwickeln lassen. Kernstück ist der rote U- bzw. würfelartige Bau in unterschiedlichen Ausführungen mit daneben stehendem Wartehäuschen.
H0-Schaustück: Sebastian Koch; Foto: Markus Tiedtke

Seit 1866 ist Hausach im Schwarzwald an die Eisenbahn angeschlossen. Bis heute hat sich der Verkehrsknotenpunkt in seiner Grundstruktur erhalten, jedoch haben Modernisierungen und technischer Fortschritt bei den Eisenbahneinrichtungen und -fahrzeugen dem Bahnhof ein moderneres Gesicht verliehen, wie die Großanlage der Epoche V/VI zeigt.
H0-Anlage nach Vorbild: Modelleisenbahnfreunde Köln; Foto: Markus Tiedtke

Beginn der Moderne in der Epoche II: Glogau in Niederschlesien (heute Polen) erhielt 1935 einen neuen, verklinkerten Bahnhofsbau mit sachlich-glatten Formen, die vom neuen Architekturstil Bauhaus der 1920er-Jahre geprägt waren. Foto: RBD Osten, Sammlung Oliver Strüber

großzügig angelegten Shoppingmeilen. Die gute Citylage der Bahnhöfe und das allein schon durch die Fahrgäste garantierte Kundenaufkommen sind Auslöser dieser Entwicklung. Die Einrichtung von Lebensmittelmärkten, Elektronik- oder Bekleidungskaufhäusern lassen aber darauf schließen, dass auch Nicht-Bahnfahrer in das „Dienstleistungszentrum Empfangsgebäude“ gezogen werden sollen.

Bei der Renovierung besinnt man sich auch der Gebäudehistorie und entfernt die in den 1950er- bis 1980er-Jahren angebrachten Fassadenverkleidungen und Anbauten. So sind die historischen Architekturmerkmale wie in Mainz oder Halberstadt wieder freigelegt worden. Versucht man bei den Gebäuden noch die architektonischen Merkmale und Eigenheiten zu betonen und zu erhalten, so bedient man sich bei der Sanierung der Bahnsteige in den allermeisten Fällen aber üblicher Baukastenlösungen. Hier dominiert bereits jetzt eine Einheitsarchitektur aus Beton, Glas und Stahl.

An Nebenstrecken entstehen Haltepunkte oft völlig neu. Die alten Empfangsgebäude verkauft man oder überlässt sie sich selbst. In kleineren Städten bleiben viele Empfangsgebäude zwar noch stehen, werden aber einer völlig anderen Nutzung als Wohnhaus, Kindergarten, Begegnungsstätte oder Rehabilitationszentrum für Suchtabhängige zugeführt. Der Bahnhof besteht dann nur noch aus Bahnsteig, Wartehalle und Zugängen. Bahnreisende haben sich mittlerweile an die „Plus-

Das 1969 erbaute Bahnhofsgebäude in Troisdorf wurde aus Beton, Stahl und Glas errichtet und trägt sichtbar die Betonoberfläche zur Schau. Um die quer zum Gleis gestellte Empfangshalle gruppieren sich weitere Funktionsräume sowie das Restaurant. Diese Art der Architektur mit eingeschossigem Flachbau hat wenig mit dem Glanz der Bahnhofsgebäude alter Tage zu tun und ist auch für den Reisenden als Bahnhofs-Empfangsgebäude nur schwer zu erkennen. Foto (um 1970): Sammlung Oliver Strüber

Am 7. Februar 1882 wurde die „Berliner Stadteisenbahn“ und mit ihr der Bahnhof Zoologischer Garten, heute kurz auch „Bahnhof Zoo“ genannt, eröffnet. Die Räumlichkeiten des Empfangsgebäudes waren platzsparend unter den Bahnkörper verlegt, darüber befand sich ab 1884 auch die zweite Bahnhofshalle. Das war damals neuartig.
Foto: Sammlung Hans-Joseph Brandt

punkt-Architektur“ der Bahn gewöhnen müssen.

Für den Reisenden werden sich durch das umfangreiche Erneuerungsprogramm für die modernisierten Bahnhöfe bequemere Aus- und Zustiege ergeben. Behindertenfreundliche Zugänge oder Fahrstühle sind bereits Standard.

In Bezug auf die Gleisanlagen werden die zukünftigen Bahnhöfe ebenfalls anders aussehen wie noch in der Epoche III. Gleise und Weichenverbindungen werden auf ein Minimum zurückgebaut und Kreuzungsmöglichkeiten für Züge nur noch entsprechend dem Personenverkehr vorgehalten. Die Gründe dafür liegen in den modernen Fahrzeugen und der Leit- und Sicherungstechnik. Mit Triebwagen und Triebzügen müssen keine Loks mehr umsetzen, Abstellgleise und Behandlungsanlagen können dementsprechend wegfallen. Durch den Umbau der Strecken auf elektronische Stellwerkstechnik bringt jede eingesparte Weiche Kostenvorteile beim Bau. Da der Eisenbahngüterverkehr vielerorts nur noch eine sehr untergeordnete Rolle spielt, können auch dessen Gleisanlagen auf ein Minimum reduziert werden. Das Ergebnis sind Bahnhöfe mit wenigen Gleisen und modernen, auf genormte Zuglängen zugeschnittenen Bahnsteigen. Weiträumige Gleisfelder in den Ein- und Ausfahrten werden nur sehr wenigen Knotenbahnhöfen vorbehalten bleiben. Aber auch dort wird es in Zukunft sehr viele Überwerfungsbauwerke geben, da der moderne Taktverkehr mit optimalen

Für die Olympiade 1936 sollte der Bahnhof Zoo ein neues, modernes, schnörkelloses Gesicht bekommen. Dennoch dauerte der schrittweise Umbau bis 1940 an. Die Verglasung der Halle erfolgte sogar erst einige Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg. Die grundsätzliche Bahnhofsstruktur ist die selbe geblieben. Der Bahnhofsvorplatz wurde aber dem Autoverkehr angepasst.
Foto: Sammlung Oliver Strüber

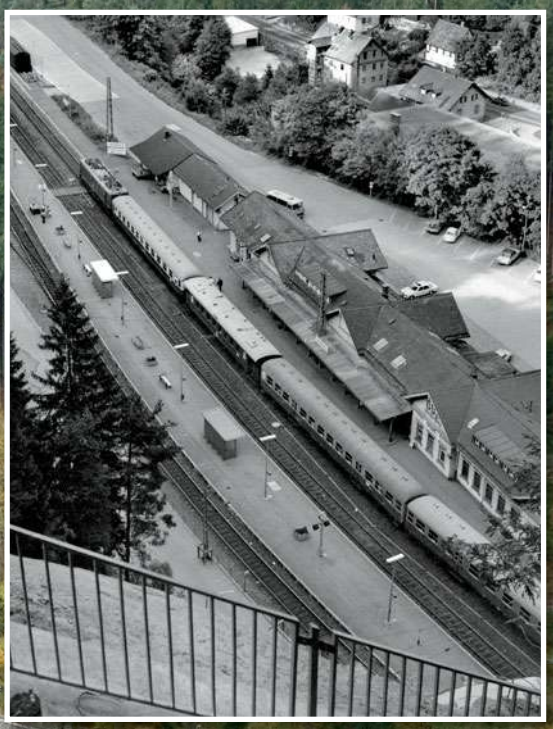
Wiederaufbau West: Die klar gegliederte Rasterfassade des neuen Empfangsgebäudes des Münchener Hauptbahnhofs, am 1. August 1960 vollendet, wird durch das weit ausschwingende Vordach aufgelockert. Postkarte: Sammlung Oliver Strüber

Das alte Empfangsgebäude des Freiburger Hauptbahnhofes wurde 2001 durch einen kompletten Neubau mit Glasfassaden ersetzt. Die kranzförmige Photovoltaikanlage ist ein weithin sichtbares Zeichen auf dem angrenzenden Hotelturm. Foto (30.07.2008): Jürgens/Wikimedia

Im Zuge der Weltausstellung EXPO 2000 erhielt der Bahnhof Hannover-Nordstadt ein hypermodernes, jedoch gewöhnungsbedürftiges Äußeres. Treppenabgang zum Bahnsteig und Fahrstuhl in Form einer Säule sind gut zu erkennen. Foto: Jürgen Hörstel

Umsteigezeiten es erfordert, dass alle Züge zur selben Zeit nebeneinander im Bahnhof stehen. Da die moderne Betriebsweise nur schwer mit herkömmlichen Weichenstraßen durchzuführen ist, werden viele Baumaßnahmen in Zukunft diese Schwachpunkte im Schienennetz beseitigen.

Auf Reisende machen moderne Bahnhöfe mit nur kurz haltenden ICE-Zügen eher den Eindruck eines Flughafenterminals. Die Betriebsweise und Ausstattung von Flughafenbahnhöfen oder das Konzept des neuen Lehrter Bahnhofs in Berlin, mittlerweile Berlin Hauptbahnhof genannt, zeigen diese Richtung. Neben der modernen, teils futuristischen Infrastruktur nimmt der Fahrgast in Zukunft verstärkt moderne Informationstechno-



1873 war das Eröffnungsjahr des Bahnhofs Triberg auf der Schwarzwaldbahn. Die Gleisanlagen passten sich dem engen Tal an und die dazugehörenden Bahnhofsbauten ordnete man länglich aneinandergereiht an. Die Aufnahme entstand Ende der 1960er-Jahre.
Foto: Sammlung Thomas Panzer

1974 wurden die historischen Bahnhofsgebäude durch einen modernen Flachdach-Zweckbau aus sechseckigen Elementen ersetzt. Fassadenfarben und Formen entsprachen dem Zeitgeist der frühen 1970er-Jahre.
Foto (02.11.2008): Markus Tiedtke

In Obertsdorf/Allgäu ersetzte man 2001 das 1963 erbaute Empfangsgebäude durch ein neues mit kleiner, innenliegender Geschäftszeile. Die Anbindung zum Nahverkehr bietet kurze Wege und der Vorplatz ist großzügig für Fußgänger und Reisende gestaltet, was 2006 von Allianz pro Schiene die Auszeichnung „Kleinstadtbahnhof des Jahres" einbrachte. Foto (28.08.2016): Markus Tiedtke

Statt eines Empfangsgebäudes besitzt der seit 2006 fertiggestellte unterirdische S- und Regionalzugbahnhof Potsdamer Platz in Berlin an der Oberfläche im Fußgängerbereich nur zwei offene Pavillons. Die eigentliche Bahnhofsanlage mit Geschäftsmeile liegt untertage. Foto: Oliver Strüber

logien am Bahnhof wahr. Diese werden das kostenintensive Auskunftspersonal auf den Bahnsteigen völlig ersetzen, Durchsagen erfolgen dann mittels der Videoüberwachung von weit her.

Die Auskunft über Handy oder andere tragbare Informationsquellen werden weiter ausgebaut, so dass jederzeit und allerorts Abfahrtszeiten abgefragt oder der Kauf von Fahrkarten via Handy oder E-Mail abgewickelt werden können. Klassische Reisezentren müssen sich aufgrund ihrer Ortsgebundenheit von dieser informatorischen Vernetzung in vielen kleinen Bahnhöfen verabschieden.

Der Zubehöranbieter Faller hat sich der Epochen V und VI verstärkt angenommen und bietet unter anderem einen modernen Personenbahnhof mit Empfangsgebäude und passendem Bahnsteig mit Ausstattung an.
H0-Schaustück: Faller; Foto: Markus Tiedtke

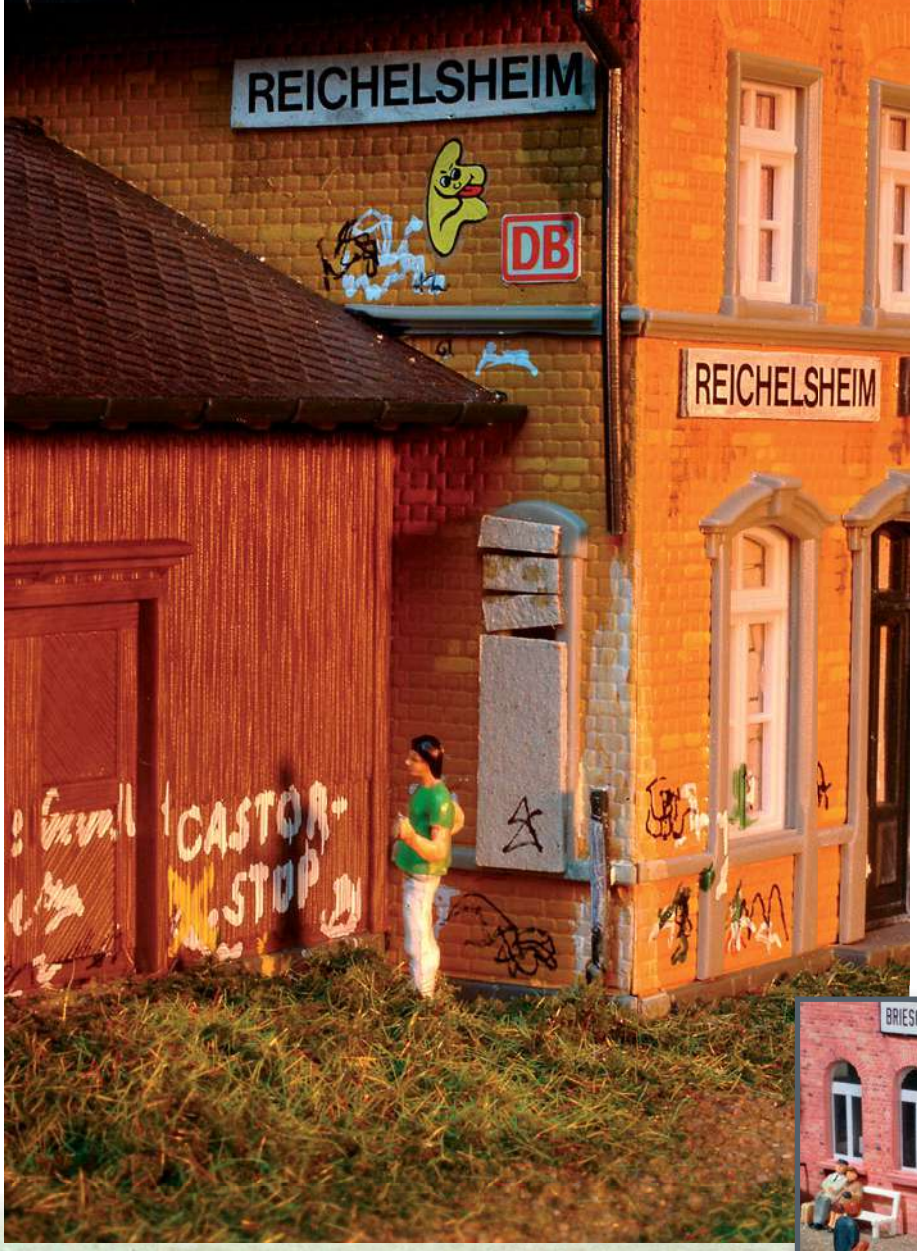
Unterirdische Bahnhöfe kann man im Modell nur im Schnitt nachbauen, um die Bahnsteige und den Zugverkehr sehen zu können. Dann sind natürlich Nachbildungen von Rolltreppen und Kachelwänden nötig.
H0-Schaustück: Stadt im Modell; Foto: Markus Tiedtke

Dort, im städtischen Nahverkehr und auf Landstationen spielt der Fahrkartenautomat als Ersatz für den mit teurem Personal besetzten Fahrkartenschalter bereits heute eine zentrale Rolle. Kontakt mit Bahnbediensteten findet bestenfalls über Fernsprechverbindungen oder Notrufsäulen statt.

Sebastian Koch

Markante Farben und menschenähnliche Informationstafeln, allesamt im Sortiment von Faller, lassen so ausgestattete Modellbahnhöfe sofort der Epochen V und VI zuordnen.
H0-Schaustück: Sebastian Koch;
Foto: Markus Tiedtke

Fahrkartenautomaten auf dem Bahnsteig und epochengerecht gekleidete und sich verhaltende Preiserlein werten jeden modernen Bahnhof oder Haltepunkt auf.
H0-Schaustück: Sebastian Koch;
Foto: Markus Tiedtke



Ein nicht mehr benötigtes Empfangsgebäude möchte die DB AG gerne verkaufen. Gibt es jedoch kein Konzept für das Bahngelände, überlässt man die Gebäude sich selbst, die sich dann rasch zu wahren Schandflecken entwickeln. Eine solche Szene ist im Modell dagegen ein echter Hingucker.
H0-Schaustück: Sebastian Koch;
Foto: Markus Tiedtke

Eine Szene aus dem wirklichen Leben: „Es ist bequem, mit dem Auto möglichst dicht an der Arbeitsstelle zu parken“, hat sich wohl der Fahrdienstleiter in diesem kleinen Bahnhof gedacht und sein Auto auf dem Bahnsteig rücksichtslos abgestellt.
H0-Schaustück: Sebastian Koch;
Foto: Markus Tiedtke

Der Spiegel für den Tfz-Führer zum rückwärtigen Betrachten des Zuges darf auf Nahverkehrshaltepunkten nicht fehlen, damit keine Unfälle bei der Zugabfahrt passieren können.
H0-Modul: Uwe Kossebau; Foto: Markus Tiedtke

Der altehrwürdige Inselbahnhof in Uelzen aus dem Jahre 1887 mit seiner Mischung aus verklinkertem preußischen Zweckbau und romanischen Elementen wurde im Rahmen einer anstehenden Renovierung und als EXPO-2000-Projekt unter dem Begriff „Umwelt- und Kulturbahnhof“ ab 1999 nach Plänen des österreichischen Künstlers Friedensreich Hundertwasser (1928-2000) innen und außen ganz individuell und umweltgerecht umgestaltet.
Foto (2001): Jürgen Hörstel

Die Umgestaltung betraf auch die Bahnsteige. Neben den Bahnsteigzugängen erhielten auch die Wartehäuschen ihre Hundertwassertypischen Fassadenelemente. Damit stellt der Bahnhof ein schroffes Gegenbeispiel zur sonst eher nüchternen Bahnhofsgestaltung bei der DB dar und wird inzwischen „Hundertwasser-Bahnhof Uelzen“ genannt. Er ist heute nicht nur für Touristen eine Attraktion.
Foto (2006): Markus Tiedtke

Schlussgedanke

Interessante Bahnhofstypen für die Modellbahnanlage

Die Bahn wurde schnell zum Transportfaktor Nummer Eins und so wollten viele Gemeinden und Städte an das im Aufbau befindliche Streckennetz angebunden werden. Dazu entstanden Bahnhöfe, die ihren Namen zu Beginn des Eisenbahnzeitalters zu Recht erhielten, denn das Betriebsgelände der Endstationen war umschlossen von Gebäuden und einem Zaun, so dass Unbefugte das Gelände nicht betreten konnten. Doch bereits nach wenigen Jahren, mit dem Bau der ersten langen Bahnstrecken benötigte man keine Kopfbahnhöfe mit zeitraubendem Lokrichtungswechsel, sondern Durchgangsbahnhöfe, damit der Zug nach kurzem Halt weiterfuhr. Zum Schluss betrachten wir Konzepte, die auch modellbahnerisch umsetzbar sind.

Gerade die Durchgangsbahnhöfe, auch wenn sie nur wenige Gleise haben, dehnen sich in ihrer Länge enorm aus, wenn sie vorbildgerecht nachgebildet werden. Baut man zusätzlich sehr schlanke Weichen ein, erreicht man schnell Bahnhofslängen von acht bis zehn Metern, die dann aber in ihrer Modellwirkung eher langweilig ausfallen. Hier gilt es, einen sinnvollen Kompromiss zu finden. Folgende Punkte sollen zur eigenen Konzeptfindung dienen, um die Gleislänge des Bahnhofs überschaubar zu halten:

1. Beschränkung auf Zuglängen von sechs bis acht Wagen je Schnellzug.
2. Verzicht auf Schnellzüge, stattdessen nur Nahverkehr mit wenigen Wagen.
3. Wahl von nur kurzen Wagen (2- und 3-Achser und Vorkriegs-4-Achser und deren Umbauten in der Epoche III).
4. Statt vorbildgerecht extrem schlanker Modellweichen etwas stärker abzweigende, die auf Nebenstrecken mit kurzen Wagen steiler ausfallen dürfen (11-12 Grad) als auf Hauptstrecken mit langen Wagen (hier 6-10 Grad). Ansonsten sehen auf der Weichenstraße sich schlängelnde Züge mit modernen langen Wagen durch ihren enormen Überhang zu spielzeughaft aus.
5. Verzicht auf die Darstellung von Güterumschlaggleisen, die Durchgangsbahnhöfe entweder deutlich verbreitern, wenn sie gegenüber dem Bahnhof liegen oder ihn enorm verlängern, wenn sie sich anschließen.
6. Die Wahl eines Kleinbahnhofs an einer Nebenbahn reduziert die Gleislänge enorm, da hier nur kurze Züge verkehren.
7. Liegt der Bahnhof in der Kurve, kann man eine Zimmeranlage dem Raum besser anpassen.
8. Der Bahnhof liegt an einem Tunnel, so dass ein Teil der Strecke direkt in einem Berg verschwinden kann, um dort nicht sichtbar in engen Kurven weitergeleitet zu werden.
9. Einen Durchgangsbahnhof mit Hallendach lässt man in einen Hintergrund verlaufen, um seine Gesamtlänge ohne Verzicht auf lange Züge kürzen zu können und die zweite Weichenstraße nicht nachbilden zu müssen. Hier ist aber eine geschickte Verschmelzung von Bauwerk und Kulisse erforderlich.
10. Statt Durchgangsbahnhof wählt man einen Kopfbahnhof. Er sorgt durch das Lokumsetzen für zusätzlichen Rangierspaß.

Zu einer überzeugenden Gleislänge sollte aber auch das Empfangsgebäude passen. Selbst kleinstädtische Bahnhöfe fallen beim Vorbild größer aus als die meisten angebotenen Modelle der Zubehörindustrie. Für ländliche Bahnhöfe kann man aber auf eine große Anzahl von angebotenen Modellen zugreifen. Der Architekturstil sollte allerdings in den Epochen I und II zu den anderen Bahngebäuden passen, ab der Epoche III kann man dagegen die Moderne mit der Klassik des 19. Jahrhunderts konfrontieren.

Markus Tiedtke

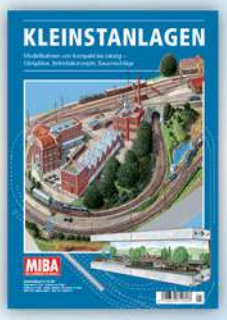
Der Blick auf den Döppersberg in Wuppertal-Elberfeld um 1980 veranschaulicht, wie schmal sich städtische Durchgangsbahnhöfe (Mitte hinten) präsentieren können. Die Verkehrsanbindung im engen Tal der Wupper ist mit Straßen, Busbahnhof und Schwebebahn dagegen gewaltig breit ausgefallen. Auch das ehemalige Bahndirektionsgebäude (rechts neben dem Empfangsgebäude) ist riesig, dahinter die neue Hauptpost. N-Anlage nach Vorbild: Guido Ehmann; Foto: Markus Tiedtke

Ein wichtiges Ausstattungselement neben Bänken, Fahrplänen und anderem ist auf dem Bahnsteig der mobile Verkaufsstand mit Sonnenschirm, wie man ihn früher vor allem in großen Bahnhöfen antreffen konnte. Foto: Jörg Chocholaty

Grundlagen

für jede Modellbahnstation

Es gibt unzählige Bahnhofstypen, aber welche eignen sich für die Nachbildung im Modell? Mit unseren zahlreichen Publikationen rund um den Bahnhof finden Sie die optimale Lösung!



Kleinstanlagen
Best.-Nr. 15087614 | € 12,80

RhB-Bahnhof Bergün
Best.-Nr. 661102 | € 13,70

Minimax-Anlagen
Best.-Nr. 15087612 | € 12,80

Anlagenplanung für Einsteiger
Best.-Nr. 680901 | € 13,70

Bahnhofs-Basteleien
Best.-Nr. 12088410 | € 10,–

Rund um den Bahnhof
Best.-Nr. 681501 | € 13,70

MIBAkompakt
Best.-Nr. 1601601 | € 19,95

Endbahnhöfe planen + bauen
Best.-Nr. 15087607 | € 15,–

Fordern Sie unser aktuelles Verlagsprogramm an:
www.vgbahn.de/katalog

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de,

www.vgbahn.de

Modellbahn-Wissen

Bahnhöfe

Wohl nur wenige Begriffe werden so unterschiedlich interpretiert wie der „Bahnhof“. Für den Eisenbahnfreund sind es in erster Linie das Empfangsgebäude mit Bahnsteigen, Stellwerken und Gleisen, die als Bahnhof und somit mehr als Kulisse für die eigentlichen Zielobjekte, die Züge, wahrgenommen werden.
Wie vielschichtig das Thema Bahnhof wirklich ist, zeigt Ihnen das vorliegende Buch Modellbahn-Wissen auf. Neben zahlreichen Impressionen und Blicken hinter die Kulissen großer und kleiner Stationen berichtet die vorliegende Publikation auch von der Wandlung der Bahnhöfe im Verlauf der über 180-jährigen deutschen Eisenbahngeschichte.
Die Mischung von Vorbild und Modell in diesem Buch bildet die Basis für das nötige Wissen, um einen Modellbahnhof möglichst authentisch umsetzen zu können. Für diesen Zweck sind die zahlreichen hochinteressanten Vorbildaufnahmen namhafter Autoren und Bildarchive eine reichhaltige Quelle inspirierender Motive.
Zusätzliche Zeichnungen und einige Gleispläne runden den Grundstock für das Basiswissen ab.
Aber auch die Modellgestaltung kommt nicht zu kurz. Professionell angefertigte Fotos vorbildgerechter Modellbahnhöfe und zahlreiche Praxistipps lassen auch das Modellbahnerherz höher schlagen und regen zum Nachbau an.