

Mit freundlicher Genehmigung der Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. ([DGEG](#)) (weitere Angaben siehe Quellenangabe am Ende des Artikels)

Kilometersteine

Eine Betrachtung über die Kilometrierung der deutschen Eisenbahnstrecken
Von Harri Tritter

Einleitung

Die tatsächliche Kilometrierung einer Eisenbahnstrecke lässt sich außer durch eigenen Augenschein fast nur aus amtlichen Bahnkarten und dienstlichen Fahrplanunterlagen entnehmen. Ein allgemeines Kursbuch ist da wenig hilfreich; denn der Verlauf sowie Beginn und Ende der Kilometrierung stimmt in den seltensten Fällen, zumindest für längere Streckenabschnitte, mit der Ordnung der Kursbuchstrecken überein. Selbst in speziell für und teilweise von Eisenbahnfreunden geschriebenen Büchern oder einzelnen Streckenbeschreibungen finden sich Angaben über die Streckenkilometrierung recht selten. Ich habe daher versucht, einmal die Strecken des deutschen Eisenbahnnetzes nach dem Verlauf dieser Kilometrierung zusammenzustellen ([Tabelle 1](#)). Die Begrenzung auf die Streckenlängen bis 50 km war erforderlich, um die Ausarbeitung nicht zu umfangreich werden zu lassen. Nicht aufgenommen sind ausgesprochene Kleinbahnen, sowie - wegen fehlender Unterlagen - die Privatbahnen jenseits der heutigen Oder-Neiße-Grenze. Aus dem gleichen Grund sind die heute grenzüberschreitenden Strecken im Westen des Bundesgebietes in die Gebiete des ehemaligen Elsass-Lothringen und die Gebiete Eupen-Malmedy nur bis zur heutigen Bundesgrenze aufgeführt, obgleich die Kilometrierung früher, bei Nebenbahnen teilweise sogar heute noch (z. B. Vennbahn), meist weiter zählte.

1. Kilometersteine

Bald wird es sie - nach den Planungen der Deutschen Bundesbahn - zumindest an den Hauptstrecken in dieser Form nicht mehr geben, dabei existieren sie fast so lange wie es Eisenbahnen gibt. So wie schon die alten Römer an ihren Heer- und Handelsstraßen Meilensteine stehen hatten, natürlich nicht in so dichten Abständen wie sie auch in heutiger Zeit noch an unseren Fernstraßen stehen, so benutzen die Eisenbahnen in aller Welt ebenfalls seit frühester Zeit Meilen- bzw. Kilometersteine zur Kenntlichmachung ihrer Strecken-Entfernungsangaben. Im Deutschen Reich wurde das metrische Maßsystem um 1871 allgemein eingeführt, bis dahin wurde auch bei der Eisenbahn nach Meilen gemessen.

Im Fachjargon der Eisenbahner wird die Kilometer-Einteilung als Stationierung oder Kilometrierung bezeichnet. In der Hauptsache dient diese innerbetrieblichen Zwecken und zwar in erster Linie dem Baudienst. Nicht nur bei Neu- und Umbauten, sondern auch bei den laufenden Unterhaltungsarbeiten müssen die genaue Lage aller Gebäude und anderer Bauwerke, von Straßenübergängen sowie auch Weichen und Signalen genau angegeben werden können.

Aber gerade in jüngster Zeit sind die "Abteilungszeichen", "Nummernsteine" oder "Kilometerzeichen", wie die Kilometersteine im internen Sprachgebrauch der Bahn genannt werden, auch für den Zugförderungsdienst immer wichtiger geworden. Da bei den heute üblichen hohen Fahrgeschwindigkeiten viele Streckenteile, bedingt durch die Gleisanlagen und Streckenführung, nicht mit der allgemein zugelassenen Streckenhöchstgeschwindigkeit befahren werden dürfen, ist heute viel häufiger als es früher der Fall war, ein Geschwindigkeitswechsel erforderlich. Diese Wechsel werden dem Lokführer heute durch die genaue km-Angabe in der ersten Spalte des Buchfahrplans angezeigt.

2. Neue Kilometerzeichen bei der Deutschen Bundesbahn

Bis vor etwa 20 Jahren wurden in den Buchfahrplänen nur die Namen der Betriebsstellen mit der Entfernung zwischen zwei Betriebsstellen angegeben. Nur in wenigen Fällen, wenn ein Geschwindigkeitswechsel zwischen zwei Betriebsstellen auf der freien Strecke lag, wurde die genaue Lage durch die km-Angabe dargestellt. Erst seit Vervollständigung der Buchfahrpläne um die km-Angaben der Lage der einzelnen Betriebsstellen oder z.B. auch von Signalstandorten sowie die genaue Lage der erforderlichen Geschwindigkeitswechsel ist dem Lokführer heute eine wesentlich bessere Orientierung auf der Strecke möglich. Voraussetzung dafür ist natürlich auch, dass die Kilometerzeichen gut sichtbar sind, und das war bei den etwa in Schienenhöhe stehenden Kilometersteinen der bisherigen Form nicht immer der Fall.

Aus Gründen der Sichtverbesserung ist die Deutsche Bundesbahn seit dem Ende des Jahres 1975 dazu übergegangen, die alten Kilometersteine nach und nach durch neue Kilometerzeichen zu ersetzen. Diese bestehen aus emaillierten Schildern in zwei Meter Höhe über Schienenoberkante, die auf elektrifizierten Strecken am nächstgelegenen Fahrleitungsmast, auf nicht elektrifizierten Strecken an besonderen Pfosten angebracht sind. Im Gegensatz zu den alten Kilometersteinen, die im Abstand von 100 m standen, werden die neuen Zeichen nur alle 200 m angebracht. Auf Nebenbahnen erhält nur jeder volle Kilometer ein Schild.

3. Die Kilometrierung der deutschen Eisenbahnstrecken

Da die Kilometrierung einer Eisenbahnstrecke schon beim Bau bzw. nach Fertigstellung einer längeren durchgehenden Strecke festgelegt wird, besteht diese Kilometrierung meist seit der Bauzeit der jeweiligen Strecke. Weil sehr viele deutsche Bahnstrecken von Privatgesellschaften gebaut wurden, die Kilometrierung bei der späteren Übernahme durch die jeweilige Staatsbahn jedoch meist bestehen blieb, kann man noch heute vielfach an dieser Kilometrierung die historischen Ursprünge erkennen. Manche dieser Strecken sind heute allerdings durch Streckenstilllegungen gar nicht mehr durchgehend in Betrieb oder nur noch in Teilstrecken vorhanden. Auch alte Ländergrenzen lassen sich noch heute auf Grund der Kilometrierung erkennen, denn einige Länderbahnen führten diese nur bis zur Landesgrenze durch, und die angrenzende Bahn zählte entweder mit Null weiter oder hatte in entgegen gesetzter Richtung begonnen. Solche Beispiele finden sich heute noch einige, besonders im süddeutschen Raum und in Mecklenburg (siehe [Tabelle 3](#) und [Tabelle 4](#)).

Betrachtet man die durchgehende Kilometrierung der deutschen Eisenbahnstrecken des ehemaligen Deutschen Reiches, so fällt auf, dass es nur wenige Strecken gab, bei denen die Kilometrierung über mehrere hundert Kilometer durchlief. Die längste davon war die Strecke Berlin - Königsberg (Pr.) - Eydtkuhnen der ehemaligen Preußischen Ostbahn mit 742,33 km (siehe [Tabelle 1](#), Strecke 1). Überhaupt liegen die längsten Strecken überwiegend im ehemaligen Land Preußen als größtem der deutschen Länder.

Nur die Badische Staatsbahn hat die Strecken ihrer so genannten Hauptbahn von Mannheim über Heidelberg - Karlsruhe - Basel bis nach Konstanz durchgehend kilometriert und erreicht damit im Bahnhofsbereich von Konstanz an der Staatsgrenze zur Schweiz mit dem Kilometerstein 414,9 den noch heute höchsten Wert im Netz der Deutschen Bundesbahn. Im räumlich zweitgrößten Land des Deutschen Reiches, dem Freistaat Bayern, sind die großen Fernstrecken fast alle in Teilstrecken kilometriert, so dass keine rein bayerische Strecke die 200-km-Marke erreicht. Bemerkenswert ist noch die starke Verästelung der Streckenkilometrierung besonders im Gebiet der ehemaligen Preußischen Staatsbahn. So gibt es insbesondere von den von Berlin ausgehenden Strecken in Richtung Norden und Südosten eine große Zahl von Zweigstrecken bei denen die Kilometerzählung weiterläuft, wobei sie sogar in einigen

Bahnhöfen "Kopf machen" muss und zum Teil einen regelrechten Zick-Zack-Kurs nimmt. Ähnlich verästelt sind die von Hannover ausgehenden Strecken. Einige Beispiele sind in der [Tabelle 8](#) aufgeführt.

Die durchgehend kilometrierten Eisenbahnstrecken im Gebiet des ehemaligen Deutschen Reiches (ohne Elsaß-Lothringen) mit einer Länge über 50 Kilometer sind geordnet nach Längen in der [Tabelle 1](#) aufgelistet. Die Angaben der Gebiete außerhalb der Bundesrepublik und der DDR entsprechen dem Stand von etwa 1938, seitdem durchgeführte Änderungen sind wegen fehlender Unterlagen nicht berücksichtigt. Zweigstrecken von weniger als 5 km Länge sind bei der jeweiligen Hauptstrecke mit aufgeführt. Zweigstrecken mit durchgehender Kilometrierung und mehr als 5 km Länge sind unter einer besonderen Streckennummer entsprechend ihrer Gesamtlänge eingeordnet.

Wie bereits erwähnt sind ein Teil der aufgeführten Strecken natürlich heute, bedingt durch Streckenstilllegungen oder neue Grenzziehung, in der dargestellten Weise nicht mehr durchgehend in Betrieb und zum Teil sogar mehrfach unterbrochen.

4. Fehler der Kilometrierung durch Umbauten

Im Laufe der vielen Jahrzehnte des Bestehens des deutschen Eisenbahnnetzes sind natürlich auch etliche Strecken- und Bahnhofsumbauten vorgenommen worden, die eine Verkürzung oder Verlängerung der bestehenden Strecken verursachten. Bei Verkürzungen entstehen dann so genannte Fehlstellen in der Kilometrierung, und es wird einfach mit entsprechend erhöhten Zahlen weiter nummeriert. Einige Beispiele sind in der [Tabelle 5](#) aufgeführt.

Bei Streckenverlängerungen müssen entsprechende Fehlstellen eingefügt werden. Beispiele hierfür zeigt die [Tabelle 6](#). Liegt die Streckenverlängerung am Ausgangspunkt der Strecke, behilft man sich auch mit der Weiterzählung mit Minuszahlen. So liegt z. B. der Freiburger Hauptbahnhof nicht am Nullpunkt der Höllentalbahn, sondern in km -1,4 und der Bahnhof Lübeck Hbf in km -1,6 der Strecke Lübeck - Hamburg. Beispiele für negative Kilometrierungen sind in [Tabelle 9](#) dargestellt. Bei der Verlängerung der Strecke Hagen (Westf) - Brügge durch den Bau des Goldberg-Tunnel wurde die neue Strecke von 0 beginnend bis km 2,3 kilometriert, um dann wieder neu mit 0 zu beginnen. In allen diesen Fällen konnte die Kilometrierung der restlichen Strecke erhalten bleiben.

Beträchtliche Streckenverlängerungen ergaben sich auch beim Bau der beiden Hochbrücken über den Nord-Ostsee-Kanal im Zuge der Strecken Hamburg - Husum und Hamburg - Flensburg durch den Bau langer Zufahrtsrampen beiderseits der Brücken bei Hochdonn und Rendsburg (siehe Tab. 6, Ziffern 1 und 2). Zwei weitere Beispiele von Streckenverlängerungen durch umfangreiche Bahnhofsumbauten zeigen die Ziffern 3 und 4 der [Tabelle 6](#). Hier wurde an der Nahtstelle einfach mit einer niedrigeren km-Zahl weiter gezählt, wobei der Einfachheit halber diese Fehlstellen an die Grenze der Direktionsbezirke Köln und Wuppertal gelegt wurden. Da hierdurch in kurzem Abstand gleiche km-Zahlen doppelt auftauchen, wurden nach der Auflösung der BO Wuppertal vor einigen Jahren kurze Streckenstücke mit km-Zählung ab 0 eingefügt. Ein solches Verfahren wird heute bei der DB im Allgemeinen angewandt, um +/-Fehlstellen in der Kilometrierung auszugleichen.

5. Änderungen der Kilometrierung

Durch die Folgen der beiden Weltkriege sind besonders im Osten des Reiches umfangreiche Gebietsveränderungen mit Wechseln der Staatszugehörigkeit eingetreten. Von der Polnischen Staatsbahn sind die in oder durch die Provinzen Posen und Westpreußen führenden Strecken,

die ihren 0-Punkt im Reichsgebiet hatten, nach dem Ersten Weltkrieg zum größten Teil neu kilometriert worden und zwar meist vom Landesinnern aus in Richtung Grenze. Nach der Besetzung dieser Gebiete im Jahre 1939 wurde von der Deutschen Reichsbahn fast immer die alte Kilometer-Zählung wieder eingeführt. In beiden Fällen waren wohl weniger betriebliche Notwendigkeiten ausschlaggebend als vielmehr politische Prestige Gründe. Genauso wurden, soweit feststellbar, nach 1945 in Polen die Kilometrierungen abermals weitgehend verändert. Im Gegensatz dazu sind im Gebiet der Tschechoslowakei fast alle bestehenden Kilometrierungen der ehemaligen k. k. Staatsbahnen im böhmisch-mährischen Raum zumindest bis 1945 erhalten gewesen. Nicht verändert wurden die Kilometrierungen der zahlreichen grenzüberschreitenden Strecken zwischen der Bundesrepublik und der DDR, so dass heute viele Strecken ihren Ausgangs- oder Endpunkt im jeweils anderen Staat haben. Bedauerlicherweise sind davon heute nur noch acht Strecken im Grenzübergangsverkehr in Betrieb.

Die Neukilometrierung einer längeren Eisenbahnstrecke ist eine kostspielige Angelegenheit und daher, außer in den oben angeführten Fällen, von allen Verwaltungen nur im beschränkten Umfang durchgeführt worden. Einige Beispiele wesentlicher Veränderungen der Kilometrierung bei der Deutschen Bundesbahn sind in der [Tabelle 7](#) dargestellt.

6. Kilometrierung von Neubaustrecken

Bei längeren Neubaustrecken - wie z. B. der Schnellstrecke Hannover-Würzburg wird vor der endgültigen Kilometrierung zunächst mit sog. Baukilometern gezählt. Durch mehrfache Planungsänderungen im Laufe der letzten Jahre haben sich hier schon heute einige km-Fehlstellen ergeben, die wohl erst kurz vor Fertigstellung der Strecke berichtigt werden. Die Baukilometer der o. g. Strecke zählen heute von Hannover aus bis zur hessischen Grenze kurz vor Kassel bis km 133.110 = 140.000, dann hinter Kassel km 157.000 = km 135.100 und weiter bis hinter Fulda, wo km 229.300 = km 227.744 ist.

Interessant ist die Kilometrierung der Frankfurter Tunnel-S-Bahn in Richtung Osten, die in Frankfurt(Main) Hbf tief nicht mit km 0,0, sondern mit km 50,0 beginnt, so dass der derzeitige Endpunkt Ffm-Konstablerwache in km 52,17 liegt. Die Frankfurter Flughafenbahn, die ursprünglich von Kelsterbach aus (km 0,0) bis zum Abzw. Ffm-Schwanheim (km 7,4/7,9) kilometriert war, ist nach Fertigstellung der besonderen S-Bahnstrecke von Frankfurt (Main) Hbf tief über Ffm-Niederrad völlig neu kilometriert worden. Frankfurt(Main) Hbf 0,0 - Ffm-Flughafen 11,4 - Kelsterbach 15,8.

7. Dienstvorschrift

Bei den deutschen Staatsbahnen und der späteren Deutschen Reichsbahn gab es schon seit jeher recht detaillierte Dienstvorschriften für alle Bereiche in Verwaltung, Bauwesen und Betrieb. So fehlt natürlich auch nicht eine solche, die Kilometersteine betreffend. Die Ausgabe 1942 der DV 843 der Deutschen Reichsbahn: "Richtlinien für Beschaffenheit, Beschriftung, Aufstellung und Behandlung der Nummernsteine" ist im Anhang hinter Tabelle 8 wiedergegeben. (Für eine Neuauflage dieser DV waren selbst im dritten Kriegsjahr noch Zeit und Mittel vorhanden.) Selbstverständlich gibt es eine entsprechend modifizierte Neuauflage auch bei der Deutschen Bundesbahn.

Quellenangabe:

Amtliche Direktionskarten der einzelnen Rbd- bzw. BD-Bezirke Buch- und Bildfahrpläne der Deutschen Bundesbahn

Dr. W. Koch und C. Opitz

Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa Hans Kobschätzky

Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen DB-Bahnbauzentrale

Streckenkarte der Neubaustrecke Hannover - Würzburg

Dieser Artikel wurde mit freundlicher Genehmigung der DGEG (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V.) aus dem Jahrbuch für Eisenbahngeschichte Band 17 /.1985 entnommen.

Verlag: Uhle & Kleimann Lübecke

Verfasser: Harri Tritter