

dessen bahnseitige Front am Hauptbahnsteig steht, und einem kleineren Teile, der auf der anderen Seite der Gleise, also meist am Außenbahnsteig errichtet ist. Nicht selten ist alsdann die Anordnung derart getroffen, daß der Hauptteil für die Abfahrt der Reisenden, der andere Teil für die Ankunft der Reisenden bestimmt ist.

In wenigen Fällen sind die Durchgangsbahnhöfe in Form von Kopfstationen ausgebildet worden; dies geschieht in der Regel nur dann, wenn man mit dem Bahnhof dem Stadttinneren möglichst nahe kommen will (siehe Art. 14, S. 7). Von derartigen Anlagen wird nicht hier, sondern unter c die Rede sein.

Noch seltener ist das Empfangsgebäude brückenartig über die Gleise und Bahnsteige gesetzt worden.

Wie schon im vorhergehenden bemerkt, ist namentlich auf Durchgangsbahnhöfen der Umstand, ob die Bahnsteige mit dem Bahnhofsvorplatz in gleicher oder verschiedener Höhe gelegen sind, von großem Einfluß auf die Grundrißbildung und den Aufbau des Empfangsgebäudes. Hiernach werden die nachstehenden Betrachtungen zu gliedern sein.

Die Räumlichkeiten, die im Empfangsgebäude eines größeren Bahnhofes erforderlich sind, wurden bereits in Art. 17 (S. 10) angeführt. Fast sämtliche der dort angegebenen Bedürfnisse müssen in den meisten Fällen befriedigt werden, allerdings, je nach der geringeren oder größeren Bedeutung des betreffenden Bahnhofes, bald in beschränktem, bald in sehr weitgehendem Maße.

Während auf den Haltstellen Bahnsteighallen gar nicht, auf den kleineren und mittelgroßen Bahnhöfen nur zum Teile zu finden sind, fehlten sie bei den nunmehr zu behandelnden größeren Bahnhöfen früher fast niemals und werden erst in neuerer Zeit durch eine Reihe von Bahnsteigdächern ersetzt.

1) Bahnhofsvorplatz und Bahnsteige in gleicher Höhe.

Die Gesamtanlage gestaltet sich am einfachsten und bequemsten, wenn der Bahnhofsvorplatz einerseits, die Bahnsteige und Bahngleise andererseits annähernd in gleicher Höhe gelegen sind und wenn das Empfangsgebäude zur Seite der Gleise, mit seiner Langseite parallel dazu, gestellt ist. Die andere Längsfront ist dann in der Regel dem Bahnhofsvorplatz zugewendet, und der Eingang in das Gebäude befindet sich an dieser Längsfront. Für Verkehrs- und sonstige Dienstzwecke ist alsdann nur ein Geschoß notwendig, und es gibt eine Reihe neuerer Empfangsgebäude dieser Art, die tatsächlich bloß ein Erdgeschoß besitzen. Um Dienstwohnungen und dergl. unterbringen zu können, wird allerdings nicht selten noch ein Obergeschoß aufgesetzt, aber in der Regel mit geringeren Höhenabmessungen und auch in geringerer Länge, so daß ein Teil des Erdgeschosses nicht überbaut ist.

Bezüglich der Grundrißanordnung der verschiedenen Räume sind neue Erörterungen an dieser Stelle nicht erforderlich, da Kap. 10 (in Art. 151 ff., S. 145 ff.) bereits das Notwendige enthält. Die dort (S. 148 ff.) als Grundrißsysteme I und II bezeichneten Raumverteilungen finden unmittelbar auf die in Rede stehenden Empfangsgebäude Anwendung.

Für die mit „Grundrißsystem I“ (siehe S. 148) bezeichnete Anordnung, bei der Warte- und Erfrischungsräume an einer und die Gepäckabfertigung an der anderen Seite der Eingangshalle gelegen sind, bildet das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Mannheim in seiner ursprünglichen Gestalt ein treffliches Beispiel. Wir sehen davon ab, den Plan dieses Bauwerkes hier aufzunehmen,

179.
Raumbedarf.

180.
Häufigste
Grundriß-
anordnungen.

weil er nicht nur schon früher durch die Untertunnelungen der Bahnsteige und Gleise eine nicht unwesentliche Umgestaltung erfahren hat, sondern auch neuerdings einem weiteren wesentlichen Umbau unterzogen wird.

Beim „Grundrißsystem II“ befindet sich eine Gruppe von Warte- und Erfrischungsräumen auf der einen, die zweite Gruppe auf der anderen Seite der Eingangshalle. Für die in Art. 154 (S. 149) unter α angeführte Anordnung ist das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Mainz (Fig. 156¹¹⁷) als Beispiel zu nennen.

Es sei auf die beiden ziemlich langen und breiten Wartegänge (Korridore) aufmerksam gemacht, in denen nachträglich die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung angebracht worden sind, und zwar derart, daß die Erfrischungsräume sich innerhalb der Bahnsteigsperrre befinden, desgleichen auf den unmittelbaren Ausgang (Passage) nach dem Hauptbahnsteig.

Für die im genannten Artikel unter γ erläuterte Grundrißbeileilung kann der Bahnhof zu Bonn (Fig. 157¹¹⁸) als Beispiel herangezogen werden.

Man beachte die beiden Durchgänge, zu den zwei Seiten der Fahrkartenausgabe angebracht, die unmittelbar aus der Eingangshalle nach dem Hauptbahnsteig führen, ebenso die (im Plane links befindlichen) Warteräume für fürftliche Persönlichkeiten, endlich die kurzen, an der Vorderfront angeordneten zwei Wartegänge.

¹¹⁷ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. d. öft. Ing.- u. Arch.-Ver. 1884, S. 312 u. 313. — Diese Abbildung zeigt das Gebäude nicht in seiner ursprünglichen Gestalt; denn die Tunnel- und zugehörigen Treppenanlagen bestanden damals noch nicht. Hingegen fehlen verschiedene erst in neuerer Zeit hinzugefügte Zutaten (eine neue Personenhalle, Erfrischungsräume auf den Zwischenbahnsteigen ufw.).

¹¹⁸ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. d. öft. Ing.- u. Arch.-Ver. 1884, S. 312 u. 313.

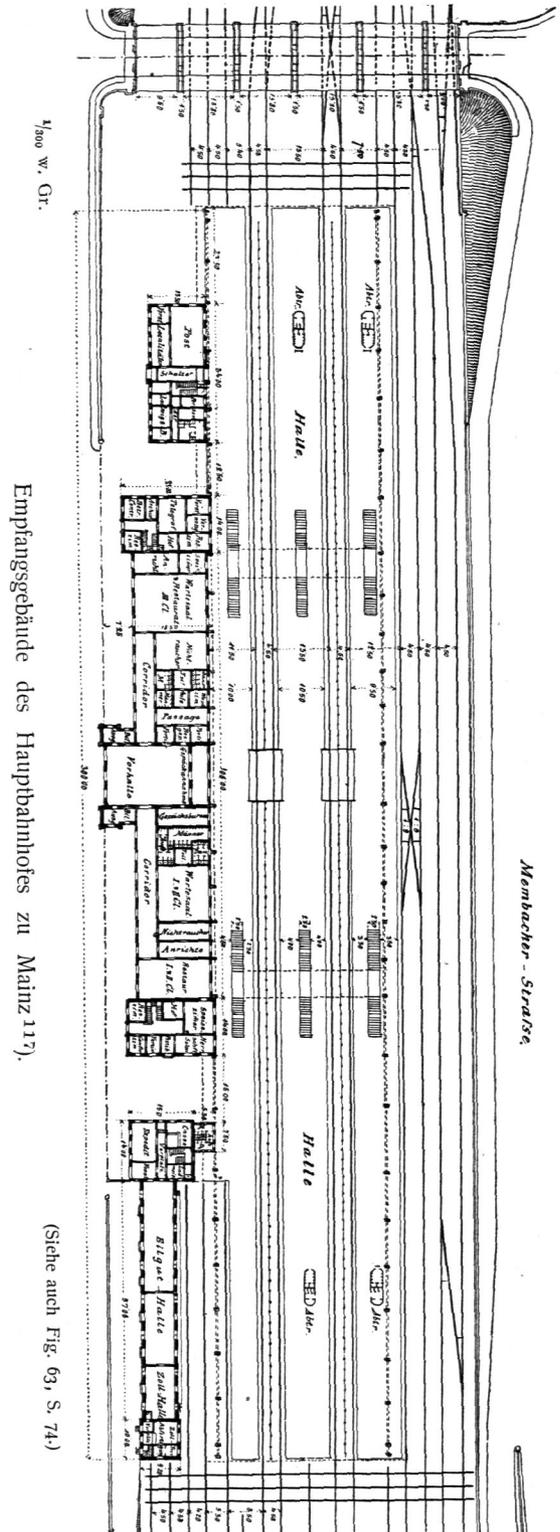


Fig. 156.

Mombacher - Straße

Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Mainz 117).

(Siehe auch Fig. 69, S. 74.)

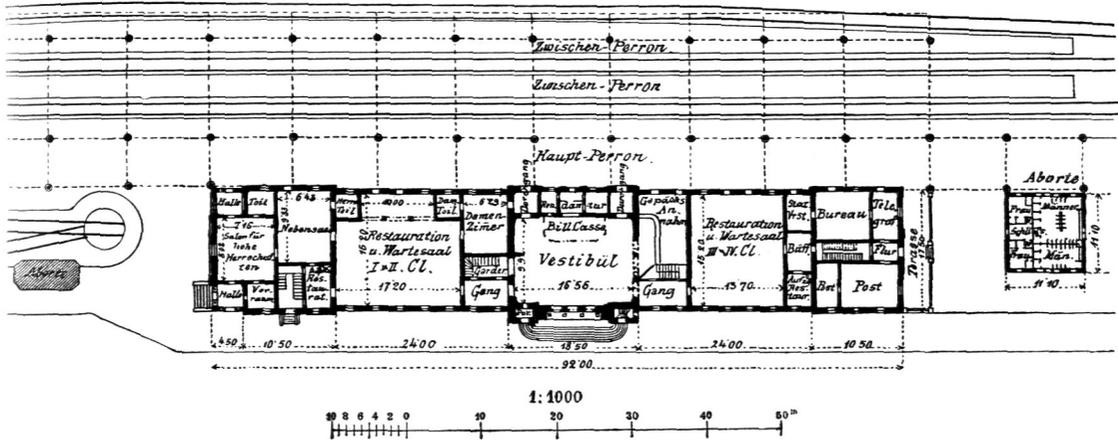
Eine verwandte Anlage zeigt der neue Bahnhof zu Brügge (siehe Fig. 13, S. 31).

Der Zutritt zu den Wartefälen ist in Belgien nur mit Fahrkarte gestattet; deshalb wickelt sich der Hauptverkehr fast ausschließlich in der großen Eingangshalle ab, die mit Bänken, Zeitungsverkaufsstellen ufw. ausgestattet ist und die bedeutenden Abmessungen von $22,50 \times 17,50$ m erhalten hat. Die Fahrkartenausgabe ist mitten in diese Halle eingebaut. Um letztere gruppieren sich die Wartefäle, die durch besondere „Durchgänge“, an denen die Aborte und Waschräume liegen, mit den Bahnsteigen verbunden sind. Daß in den Wartefälen durch Einschleiben der Aborte ufw. der Ausblick nach den Bahnsteigen verwehrt wird, erscheint von vornherein als nicht gerade vorteilhaft, weil den Reisenden dadurch die Übersicht erschwert wird. Die zur Abfertigung des Gepäcks dienenden Räume liegen etwas verdeckt. Zwei getrennte Straßentunnel mit ziemlich steilen Anrampungen sind unter der Bahnsteighalle durchgeführt¹¹⁹⁾.

So wie vorstehend die Anlage der Empfangsgebäude für große Durchgangsstationen entwickelt worden ist, wird es notwendig, daß die Reisenden die Gleise überschreiten, wenn ihr Zug an einem der Zwischenbahnsteige, bzw. am Außenbahnsteig hält. In gleicher Weise muß das Reisegepäck und müssen die Poststücke nach und von den Zügen befördert werden. Eine solche Einrichtung war

181.
Überschreiten
der Gleise.

Fig. 157.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Bonn¹¹⁸⁾.

früher sehr häufig zu finden, u. a. auch auf den vorgeführten Bahnhöfen zu Mannheim und Mainz, und heute noch ist z. B. auf den belgischen Eisenbahnen das Überschreiten der Gleise allgemein üblich; auf den amerikanischen Bahnhöfen ist das gleiche der Fall.

Mit der fortwährenden Zunahme des Verkehrs wurden die Mißstände, die mit derartigen Anlagen verbunden sind, immer fühlbarer; ja, sie wurden in manchen Fällen so bedeutend, daß Abhilfe unter allen Umständen geschaffen werden mußte. Für die Reisenden war das Überschreiten der Gleise zum mindesten bedenklich, bei stärkerem Verkehr und bei Dunkelheit geradezu gefahrvoll. Die Gepäckkarren und -stücke, ebenso die Postkarren und -stücke mußten auf einem bald längeren, bald kürzeren Wege auf die Bahnsteige und dann quer über die Gleise befördert werden; dies geschah in der Regel mitten unter den Reisenden, die nicht allein in unangenehmer Weise behelligt, sondern vielfach auch verletzt wurden ufw.

Aus diesen und manchen anderen Gründen kam man in Deutschland — wie es scheint, zuerst auf den südbayerischen Eisenbahnen — dazu, quer unter

182.
Unter-
tunnelungen.

¹¹⁹⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1887, S. 273 ff.

den Bahnsteigen und Gleisen, also winkelrecht zu diesen, in entsprechender Tiefe Tunnel anzuordnen. Für die Reisenden wurden auf den verschiedenen Bahnsteigen Treppen angelegt, die nach und von diesen Tunneln hinab-, bzw. hinaufführten. Abfahrende Reisende, deren Zug an einem Zwischenbahnsteig steht, müssen sonach zuvörderst den längs des Empfangsgebäudes vorhandenen Hauptbahnsteig betreten, schreiten von hier aus die Tunneltreppe hinab, bewegen sich alsdann in dazu senkrechter Richtung im Tunnel bis zu derjenigen Treppe, auf der sie zu ihrem Bahnsteig gelangen, und schreiten diese empor. Für die Beförderung des Reisegepäcks und der Poststücke sind besondere Quertunnel (Gepäck-, bzw. Posttunnel) vorhanden, die aus den Gepäck-, bzw. Posträumen ausmünden und die Stücke nach dem gewünschten Bahnsteig schaffen; geeignete Aufzüge treten an die Stelle der Treppen, und die Gepäck-, bzw. Poststücke kommen nur wenig oder gar nicht mit den Reisenden in Berührung. Das ankommende Publikum hat naturgemäß den umgekehrten Weg einzuschlagen; ebenso ist der Weg für die ankommenden Gepäck- und Poststücke der umgekehrte.

Von den bayerischen Eisenbahnen verbreiteten sich die vorbeschriebenen Bahnhofsanlagen auch nach den übrigen Teilen Deutschlands, und zwar wurden nicht nur neue Durchgangsstationen in solcher Weise erbaut, sondern es wurden auch schon bestehende in gleichem Sinne umgebaut, d. h. es wurden nachträglich in die schon vorhandenen Bahnhöfe die oben geschilderten Tunnel- und Treppenanlagen eingebaut. Derartiges geschah u. a. auch bei den beiden vorgeführten Bahnhöfen zu Mainz und Mannheim.

Dabei hielt man sich stets vor Augen, daß diese neue Anordnung der Durchgangsbahnhöfe durchaus nicht frei von Mißständen ist. Da ist es in erster Reihe etwas — man kann wohl sagen — der menschlichen Natur Widersprechendes, daß man zunächst (nach dem Verlassen des Wartesaales oder des Zuges) eine bestimmte Zahl von Stufen hinabsteigen muß, um sie nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder emporzusteigen (verlorene Steigung). Auch sind die Wege, welche die abfahrenden und ankommenden Reisenden zurückzulegen haben, ziemlich lange und insofern unangenehm, weil sie durch die düsternen und in der Regel schlecht gelüfteten Tunnel führen. Ferner ist der Verkehr von den Zügen, die an einem Zwischenbahnsteig halten, nach dem Empfangsgebäude, insbesondere nach den Erfrischungsräumen und der Fahrkartenausgabe, erschwert und zeitraubend; ängstliche Reisende vermeiden es nicht selten, diese Wege überhaupt anzutreten.

Der zuletzt angeführte Mißstand hat dazu geführt, daß man auf den Zwischenbahnsteigen besondere Bauten errichtet hat, die teils als Warte-, teils als Erfrischungsräume oder aber beiden Zwecken zugleich dienen; in einigen Fällen hat man sogar einen Speisesaal dahin gesetzt. Auch mit besonderen Aborthäuschen wurden diese Bahnsteige versehen, und bisweilen mußte für besondere Fahrkartenausgaben gleichfalls gesorgt werden. Daß auf diese Weise nicht unbedeutende Kosten entstehen, daß die Zwischenbahnsteige durch die darauf gesetzten Bauten beengt werden und in der Bahnsteighalle der freie Überblick über Gleise und Bahnsteige verhindert wird, liegt auf der Hand. Mancher dieser Steige mußte eine ungewöhnliche Breite erhalten, um für die darauf zu errichtenden Bauten den nötigen Raum darzubieten.

Das deutsche Publikum scheint sich indes an die erwähnten Mißstände völlig gewöhnt zu haben, so daß weitere Bahnhofsausführungen der vor-

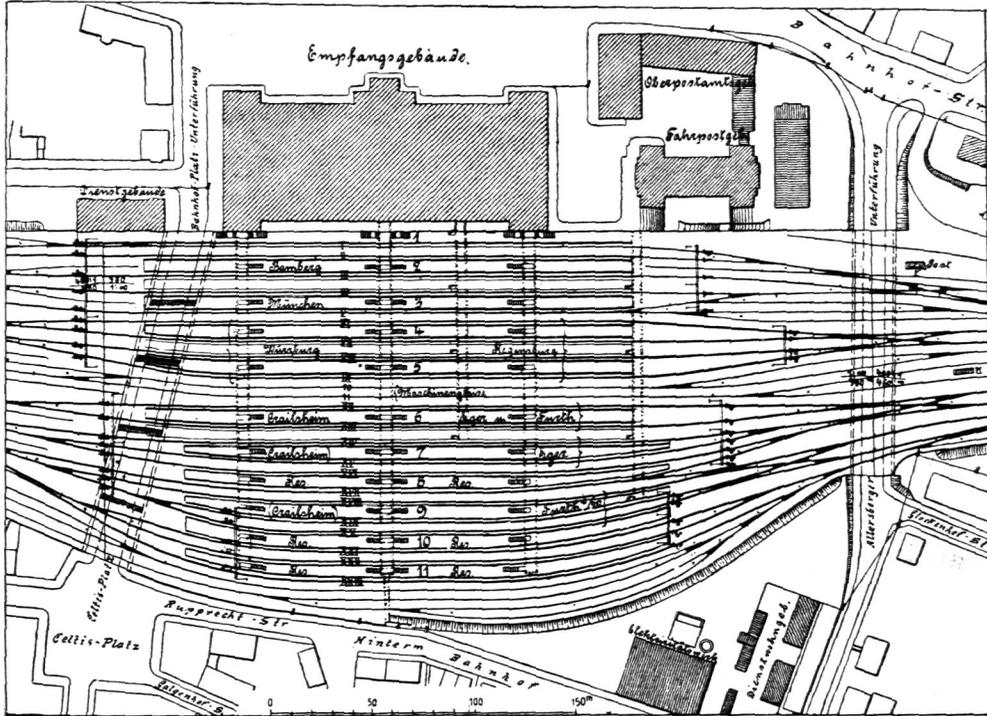
befchriebenen Art zu erwarten find. Umbauten vorhandener Bahnhöfe in dem angedeuteten Sinne werden fernerhin gleichfalls vorgenommen werden.

Eine der größten neueren einschlägigen Anlagen ist der neue Hauptbahnhof zu Nürnberg.

Wie Fig. 158¹²⁰⁾ zeigt, sind längs der bahnteiligen Front des Empfangsgebäudes 21 Bahnsteiggleise und 10 Zwischenbahnsteige vorhanden; nur neben denjenigen Gleisen, auf denen Züge mit großem Post- und Gepäckverkehr anfahren, wurden besondere Gepäckbahnsteige angeordnet. Entsprechend der Raumanordnung im Empfangsgebäude wurden drei Bahnsteigtunnel vorgesehen: der öfentliche für den Ausgang, der weltliche für den Zugang des Nahverkehrs, der mittlere für

183.
Zwei
Beispiele.

Fig. 158.



Anordnung der Bahnsteige und Bahnsteigtunnel auf dem Hauptbahnhof zu Nürnberg¹²⁰⁾.

den Zugang des Fernverkehrs. Für die Zu- und Abfuhr der Post und des Gepäcks wurde ein besonderer Tunnel hergestellt, der mit den Post- und Gepäckbahnsteigen mittels hydraulischer Aufzüge verbunden ist. Auf den Bahnsteigen sind, wegen der großen Entfernung vom Empfangsgebäude, Wartehallen errichtet.

Einen Querschnitt durch die Gesamtanlage, die u. a. auch die Anordnung der zahlreichen Bahnsteigüberdachungen zeigt, gibt Fig. 100 (S. 134).

Eine etwas ältere Ausführung, die gleichfalls hier einzureihen ist, ist der Bahnhof zu Göttingen, von dem Fig. 78 (S. 91) den Grundriß des Empfangsgebäudes mit den zugehörigen Bahnsteig- und Gleisanlagen bringt.

Es handelt sich um den Umbau einer älteren Anlage. Die Bahnsteige liegen rund 2 m höher als der Bahnhofsvorplatz; um erstere durch Tunnel schienenfrei erreichen zu können, und um die verlorenen Steigungen auf ein Mindestmaß einzufchränken, wurde der Fußboden der Eingangshalle in die ungefähre Höhe des Bahnhofsvorplatzes gelegt. In die Eingangshalle sind drei kurze Treppenläufe gelegt: der eine geradeaus gegen die Bahnsteige zu gerichtet, die beiden anderen je rechts und links parallel zu den Bahnsteigen angeordnet. Der erstgenannte führt nach abwärts auf

¹²⁰⁾ Fakf.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1908, Nr. 37.

die Sohle des Perfonentunnels; die beiden anderen führen zu den Wartefälen. Aus dem Tunnel leiten je zwei einläufige Treppen nach dem Hauptbahnsteig und nach dem Zwischenbahnsteig; auf letzterem sind Aborthäuschen und eine kleine Verpflegungshalle errichtet.

Von der unterirdischen Bewegung des Gepäcks wurde abgesehen; das Gepäck wird nach zwei Richtungen über den Bahnhofsvorplatz und um die Seitengebäude herum nach den Bahnsteigen gefahren.

184.
Über-
brückungen.

In Frankreich und in England, namentlich in letzterem Lande, ist man dem lästigen und gefahrvollen Überschreiten der Gleise schon viel früher entgegengetreten und hat für Abhilfe gesorgt. Auch in diesen Ländern sind Untertunnelungen der Bahnsteige und der Bahngleise zur Ausführung gekommen, viel häufiger aber Überbrückungen, so daß man, um vom Empfangsgebäude nach einem Zwischenbahnsteig zu gelangen (ähnlich wie in Fig. 98, S. 132), zunächst auf einer nicht unbedeutenden Zahl von Stufen auf die Plattform der quer zu den Gleisen gestellten Brücken emporsteigen muß, alsdann diese Plattform so lange zu passieren hat, bis man die zum gewünschten Bahnsteig führende Treppe erreicht hat, die man alsdann hinabsteigt. Bei Ankunft eines Zuges spielt sich der umgekehrte Vorgang ab.

Auf deutschen Eisenbahnen sind solche Anlagen ziemlich selten; der neue Hauptbahnhof der preussisch-hessischen Staatsbahnen zu Darmstadt wird eine solche Anlage aufweisen. Viel häufiger sind sie namentlich in England zu finden.

Die Einzelheiten solcher Untertunnelungen und Überbrückungen, der damit verbundenen Treppenanlagen und der Aufzüge usw., die für die Beförderung des Reisegepäcks und der Postkarren erforderlich sind, können an dieser Stelle übergangen werden, da in Kap. 8 (unter c u. d) eingehend davon gesprochen worden ist.

2) Bahnsteige höher als der Bahnhofsvorplatz gelegen.

185.
Gesamt-
anlage.

Da es sich im vorliegenden fast nur um große Durchgangsbahnhöfe handelt, also in der Regel um Bahnhöfe größerer Städte, so wird in den meisten Fällen in der Umgebung des Bahnhofes der Personen- und der Wagenverkehr ein so bedeutender sein, daß das Überschreiten der Bahngleise durch Fußgänger, bzw. das Überfahren durch Fuhrwerke aller Art nicht allein mißfällig, sondern mit andauernden Gefahren verbunden sein würde. Aus diesem Grunde mußte eine Reihe von älteren Bahnhöfen umgebaut, d. h. das Bahnhofsgebäude entsprechend höher gelegt werden, und bei Neubauten war und ist man bestrebt, durchweg schienenfreie Straßenübergänge zu schaffen.

In solcher Weise kommt man dazu, daß man entweder die betreffenden Straßen senkt oder, besser, daß man die Bahngleise, also auch die Bahnsteige wesentlich höher als den Bahnhofsvorplatz legt. In manchen Fällen führen andere örtliche Verhältnisse gleichfalls zu letzterer Erscheinung. Diese ist es nun, für welche die Gestaltung der Empfangsgebäude an dieser Stelle zu betrachten sein wird.

Naturgemäß wird in diesem Falle das Empfangsgebäude eine mindestens zweigeschossige Anlage sein, deren Erdgeschoß annähernd in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes, deren I. Obergeschoß in der Höhe der Bahnsteige sich befindet. Diese beiden Stockwerke dienen dem eigentlichen Bahnhofsverkehr, während etwaige weitere Obergeschosse Dienstwohnungen und dergl. enthalten.

Hierbei wird es sich in erster Reihe darum handeln, wie die Reisenden vom Erd- zum Obergeschoß oder umgekehrt gelangen. Zu diesem Ende sind