

tung der bevorstehenden, in gefelligem Gedankenaustausch die Pause zu genießen. In dieser angeregten, festlichen Stimmung sind die Besucher besonders vorbereitet und empfänglich dafür, die künstlerische Pracht des Raumes entweder im allgemeinen und unbewusst auf sich einwirken, durch sie ihre gehobene Stimmung sich erhalten zu lassen oder, da ihre Aufmerksamkeit nicht wie im Saale während der Vorstellung durch die Vorgänge auf der Bühne in Anspruch genommen und gefesselt ist, dem eingehenden Genießen der hier gebotenen Leistungen der bildenden Künste sich hinzugeben. Aus diesen Erwägungen kann und sollte das Foyer in Bezug auf seine künstlerische Ausstattung, seine Pracht und Vornehmheit nächst oder mit dem Zuschauerraum der glänzendste Teil des Gebäudes sein.

In weiterer Folge erst reihen sich hieran die Eingangsvestibüle, die Treppen, Korridore etc., deren Ausstattung je nach ihrer Bestimmung, wenn auch vornehm und künstlerisch durchdacht, so doch bescheidener gehalten werden sollte als die der beiden vorerwähnten Haupträume, denen sie dienen.

5. Kapitel.

Anfahrten und bedeckte Unterfahrten.

56.
Unbedeckte
Unter-
fahrten.

Im allgemeinen waren in früheren Zeiten bedeckte Unterfahrten weder für Theater noch sonst für öffentliche Gebäude im Gebrauch oder als Bedürfnis erkannt. Was im besonderen die Theater anbetrifft, so darf der Grund für diese Erscheinung in den sozialen Verhältnissen und in der Lebensweise, wenn auch nicht in einer größeren Anspruchslosigkeit jener Zeiten gesucht werden.

Bis in das XVIII. Jahrhundert wurden die Theater eigentlich nur von den höheren Ständen und von den wohlhabenderen Schichten der Bevölkerung besucht; zum wenigsten wurde bei ihrer Anlage im ganzen nur auf diese und ihre Gewohnheiten Rücksicht genommen. Mietwagen waren selbst in großen Städten noch so gut wie unbekannt; statt ihrer aber waren die sog. Portechaifen im Gebrauch, von denen es welche zur gelegentlichen mietweisen Benutzung für jedermann gab, wie später die Fiaker und Droschken. Die meist in großer Toilette das Theater besuchenden Damen, sowie auch oft die eleganten Herren ließen sich, namentlich bei ungünstiger Witterung, fast ausschließlich mittels einer solchen Portechaife, sei es einer eigenen oder einer gemieteten, dahin tragen und hatten dabei die nicht zu unterschätzende Bequemlichkeit, in ihrer Wohnung einsteigen zu können, um erst innerhalb des Theaters selbst, in der Vorhalle, in manchen Fällen sogar erst dicht vor der Logentür, sich absetzen zu lassen.

Es liegt nahe, daß angesichts solcher Lebensgewohnheiten bedeckte Unterfahrten zunächst nicht als ein Bedürfnis empfunden wurden, da die maßgebenden Kreise auch ohne sie unter der Ungunst der Witterung nicht zu leiden hatten.

So findet man auch nur an wenigen, selbst der größeren und vornehmen Theater des XVIII. Jahrhunderts solche Unterfahrten, von den kleineren und unbedeutenderen Theatern ganz zu schweigen.

Folgende Theater ersten Ranges hatten keine bedeckten Unterfahrten: Opernhaus in Berlin (1742; Fig. 41³⁵⁾), Theater in Lyon (1757), Theater in Bordeaux (1780), Theater in Marseille (1787), Drurylane-

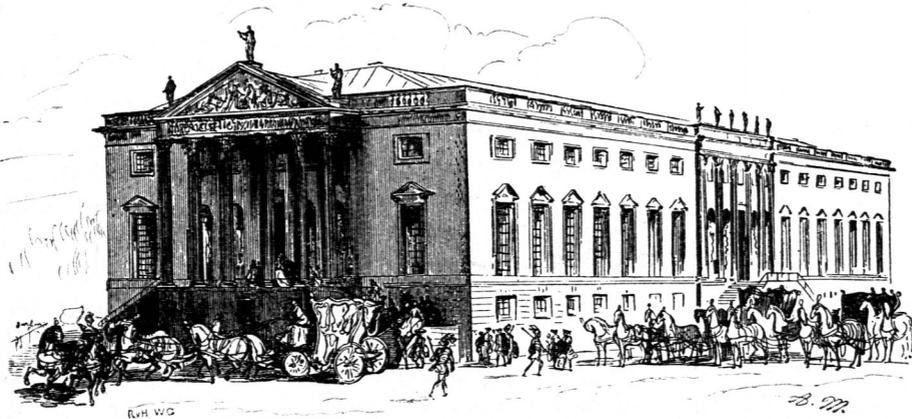
³⁵⁾ Nach: Berlin und seine Bauten. Berlin 1877.

theater in London (1812), frühere Große Oper in Paris (*Rue Lepelletier*, 1821), frühere *Opéra comique* in Paris (*Salle Favart*, 1840), Coventgarden-Theater in London (1858), sowie eine Anzahl anderer mehr und endlich das neueste große Theater, das Prinz-Regenten-Theater in München (1901).

Allmählich aber ist es besonders für Theater und andere, ähnlichen Zwecken dienende Anlagen zu einer unabwiesbaren Bedingung geworden, daß den in Wagen ankommenden Besuchern beim Aus- oder Einsteigen ein Schutz gegen die Witterung geboten sei. Bei allen größeren neueren Theatern müssen deshalb die für die ankommenden Wagen bestimmten Anfahrten überbaut, mindestens aber mit einem Schutzdache versehen sein. Es muß aber hier hervorgehoben werden, daß solcher dem Publikum gebotener Schutz, so wichtig und unentbehrlich er ohne Zweifel an sich ist, doch immerhin nur als ein gewissermaßen äußerliches, den inneren Organismus eines Theaters und die Beziehungen zu den nächstliegenden Straßen und Plätzen nicht eigentlich berührendes oder wesentlich beeinflussendes Moment angesehen werden kann. Mit anderen Worten, durch die Frage, ob die Infassen

57.
Überdeckte
Unter-
fahrten.

Fig. 41.



Königl. Opernhaus zu Berlin⁸⁵⁾.

Nach A. Menzel.

der Wagen beim Verlassen derselben gegen die Witterung geschützt oder nicht geschützt sein, wird das innerste Wesen der Anfahrten und ihre Hauptfunktion nicht berührt.

Diese sind vielmehr zu erkennen in ihrer gut abgewogenen Verbindung und Beziehung zu den Ein-, bzw. Ausgängen, den Vestibülen, Treppen, Korridoren des Theaters einerseits, sowie in ihren Beziehungen zu den die nächste Umgebung des Theaters bildenden Zu- und Abfahrtswegen etc. andererseits, Bedingungen, denen eine gut angelegte offene Anfahrt ebenfugot genügen muß wie eine gedeckte.

Durch beide soll die namentlich nach Schluß der Vorstellungen sehr wichtige Trennung des das Gebäude innerhalb einer sehr kurzen Zeit in einem großen Strome verlassenden Publikums schon im Inneren des Gebäudes vorbereitet werden. Solche Trennung des zu Fuß gehenden von dem die Wagen benutzenden Publikum ist notwendig, um einestheils die schnelle Entleerung zu ermöglichen und die Besucher dadurch vor Unbequemlichkeiten zu behüten, daß der eine Teil zu feinen Wagen gelangen kann, ohne durch den meist viel zahlreicheren zu Fuß gehenden Teil behindert zu werden, sowie auch, daß umgekehrt dieser letztere durch

58.
Scheidung
des
Publikums.

die vorfahrenden Wagen weder aufgehhalten noch belästigt oder gar gefährdet werden könne.

Durch eine gut angelegte Beziehung der Zufahrtstraßen und der Fußwege wird die Ordnung außerhalb des Gebäudes ermöglicht, eine Bedingung, gegen welche in vielen Fällen gefündigt worden ist.

Es liegt auf der Hand, daß bei alledem, die Lage und Anordnung der Vorfahrten mag noch so günstig sein, die dadurch erzielten Annehmlichkeiten und Bequemlichkeiten des fahrenden Publikums doch nur bei normalen Zeiten zur Geltung kommen können. Bei einer durch irgendwelche Veranlassung entstandenen Panik, wo alles so schnell als möglich das Gebäude zu verlassen trachtet, wird niemand an ein ruhiges, bequemes Abfließen des Menschenstromes oder gar an ein geregeltes Vorfahren und unbehindertes Besteigen der Wagen denken. In solchen Fällen wird es sogar Aufgabe der Polizei sein, die Wagen von allen Ausgängen und Anfahrten überhaupt fernzuhalten, da sie nur dazu dienen würden, die Unruhe und das Gedränge der aus dem Theater in das Freie strebenden Menge in gefährlichster Weise zu steigern.

Wenn man die bestehenden Unterfahrten mit Rücksicht auf diese Fragen einer strengen Prüfung unterzieht, so zeigt es sich, daß eine große Anzahl derselben nach der einen oder der anderen Richtung hin als mehr oder minder fehlerhaft angesehen werden müssen. Das sorgfältigste Studium und die gewissenhafteste Berücksichtigung aller, auch scheinbar nebensächlicher und unbedeutender Umstände ist deshalb auch bei Anordnung dieser Anlagen geboten, wenn dieselben ihrer Bestimmung möglichst vollkommen entsprechen sollen.

Die Erfahrung hat ergeben, daß nur drei in sich verschiedene und charakteristische Arten der Anlage in Betracht zu ziehen sind. Die Unterfahrten können nämlich:

- 1) unter einem Teile des Theatergebäudes,
- 2) an der Vorderfront desselben oder endlich
- 3) an den Seitenfronten angelegt werden.

Es dürfte vergeblich sein, neue Stellen dafür suchen und in Erwägung ziehen zu wollen; wir dürfen uns deshalb darauf beschränken, die Vorteile und Nachteile jener drei bis jetzt angenommenen Arten zu erörtern.

1) Sind die Unterfahrten unter einem Teile des Theaters angebracht, so ergibt sich bei näherer Betrachtung zunächst, daß nur drei Stellen des Theatergebäudes sich dafür zu bieten scheinen, und zwar:

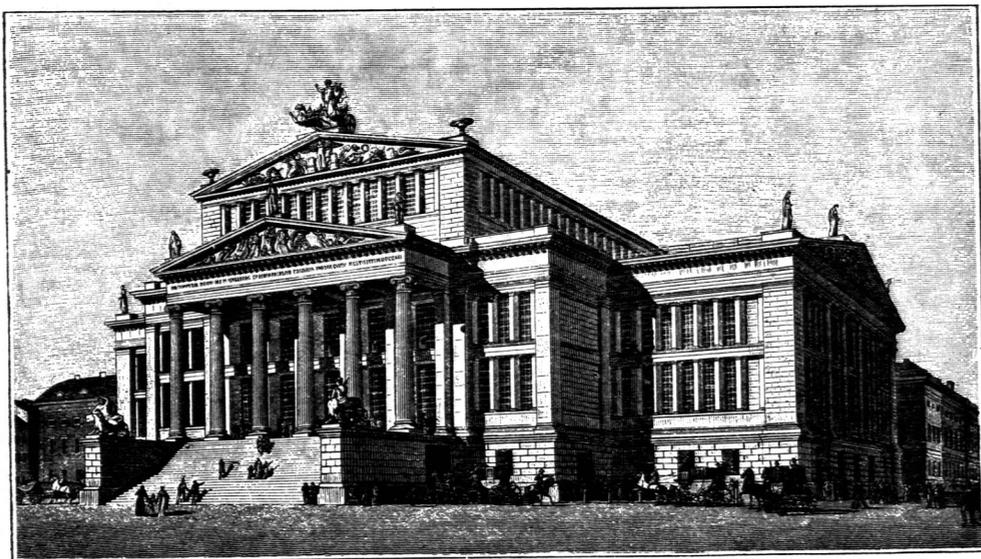
- α) unter dem Vestibül mit unmittelbarer Verbindung zu der Haupttreppe;
- β) unter der Bühne, oder endlich
- γ) unter dem Zuschauerraum.

Zu α . Da das Eingangsvestibül als Hauptzugang für den weitaus größten Teil der Theaterbesucher nicht ohne große Unzuträglichkeiten so hoch über das umgebende Straßengelände gehoben werden könnte, um für eine darunter liegende Einfahrt eine ausreichende und der Würde des Gebäudes entsprechende Höhe zu gewinnen, da auch durch solche Anlagen eine Trennung des Publikums nur in unvollkommener Weise zu erreichen sein dürfte; so scheinen Unterfahrten an dieser Stelle sich von selbst zu verbieten, wo nicht ganz besondere Verhältnisse sie bedingen. Die unter der monumentalen Freitreppe des Königl. Schauspielhauses in Berlin (Fig. 42) angeordnete Unterfahrt kann in gewissem Sinne als Beleg für

das hier Angeführte dienen. Ihrer mannigfachen und großen Unbequemlichkeiten wegen ist die Benutzung dieser Freitreppe als Hauptzugang des Theaters längst aufgegeben worden. Die unter derselben liegende Unterfahrt dient seitdem zugleich den zu Wagen, wie auch den zu Fuß kommenden Theaterbesuchern und ist deshalb, fowie aus anderen Gründen keineswegs beliebt.

Zu β . Auch gegen den Raum unter der Bühne als Platz für die Unterfahrt sprechen eine Anzahl sehr großer Bedenken. Dieser Raum wird durch die Unterbühnen bis zu einer sehr beträchtlichen Tiefe in Anspruch genommen. Die Anordnung der Unterfahrt unterhalb der Sohle des untersten Bühnenkellers würde unter gewöhnlichen Verhältnissen mit den allergrößten Schwierigkeiten verbunden sein, fowohl bezüglich der Bewegung der Wagen, als auch bezüglich der Verbindung der

Fig. 42.



Königl. Schauspielhaus zu Berlin.

Arch.: Schinkel.

Unterfahrten mit dem Logenhaufe. Der Versuch einer Ueberwindung dieser Schwierigkeiten würde zu gekünstelten Lösungen führen und nie in vollkommen befriedigender Weise gelingen können. Man darf deshalb von einem weiteren Eingehen auf solche Anlagen absehen, die ersichtlich unter normalen Verhältnissen niemals ernstlich in Betracht kommen können.

Der Eigentümlichkeit wegen sei in Fig. 43.³⁶⁾ der Grundriss eines kleineren, nicht mehr bestehenden Pariser Theaters mitgeteilt, in welchem in der Tat die Unterfahrt schräg unter Zuschauerraum und Bühne hindurchführte, das einzige mir bekannte Beispiel. Da ein Durchschnitt nicht zu erlangen war, kann auch nicht festgestellt werden, wie sich die Höhenverhältnisse gestaltet und wie sich die Bühne mit ihren Kellern mit solcher Anlage abgefunden hatte. Die Beziehungen dieser Unterfahrt zum Zuschauerraume scheinen, nach diesem Planchen zu urteilen, sehr günstige gewesen zu sein.

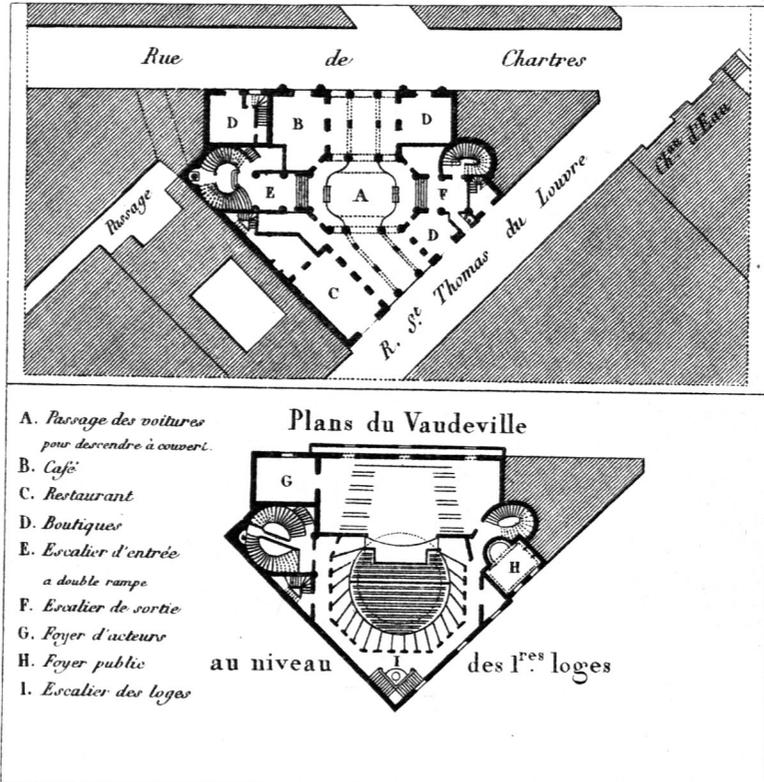
³⁶⁾ Nach: KAUFFMANN, J. A. *Architectonographie des théâtres etc.* Paris 1837—40.
Handbuch der Architektur. IV. 6, e.

Zu 7. Es erübrigt hiernach für die Lage der Unterfahrt nur noch der unter dem eigentlichen Zuschauerraum befindliche Teil.

Beispiele hierfür sind: *Opéra Italien (Salle Ventadour)* in Paris, *Teatro Reale* in Turin und Neues Hoftheater in Wiesbaden.

Der Natur der Sache nach können auch die an dieser Stelle angeordneten Unterfahrten zumeist nur eine sehr mäßige Höhe erhalten, solange nicht andere, schwerwiegende Uebelstände in den Kauf genommen werden sollen: allzu große Ueberhöhung des Parkett- und Parterrefußbodens oder rampenartige Senkung der Zufahrten etc.

Fig. 43.

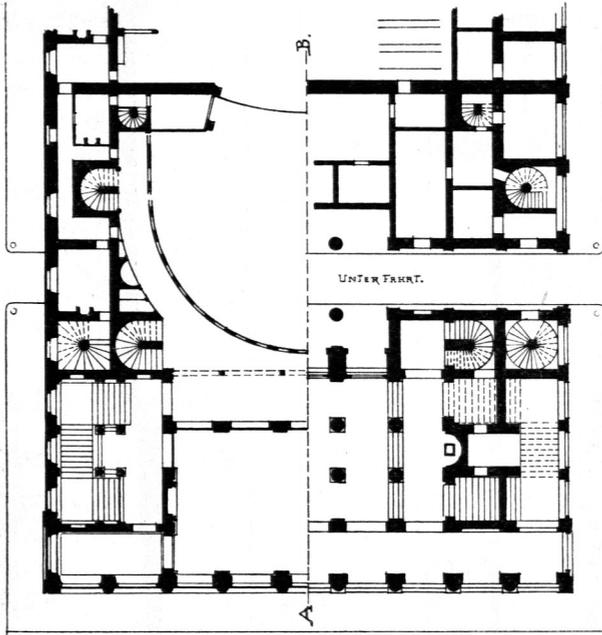
Früheres Vaudeville-Theater zu Paris³⁶⁾.

ca. 1/900 w. Gr.

Die Folge hiervon muß zunächst sein, daß die an sich nicht bedeutende Höhe dieser Unterfahrten bei der der ganzen Breite des Theaters entsprechenden großen Länge derselben noch geringer erscheinen und der ganzen Anlage einen tunnelartigen, gedrückten und unerfreulichen Eindruck geben muß. Dies muß namentlich da der Fall sein, wo eine solche Einfahrt auf einen durch Mauern eingeschlossenen Fahrweg von einer nur für je einen Wagen genügenden Breite beschränkt ist, wie dies bei der *Opéra Italien* in Paris (Fig. 44 u. 45) der Fall war. Weitensartiger ist die Anordnung der den ganzen Raum des Auditoriums einnehmenden Unterfahrt im *Teatro Reale* in Turin (Fig. 46 u. 48), wofelbst mehrere durch Pfeilerstellungen getrennte Fahrbahnen nebeneinander liegen. Die Höhe dieser Unter-

Fig. 44.

Fig. 45.



Opéra Italien
zu Paris.

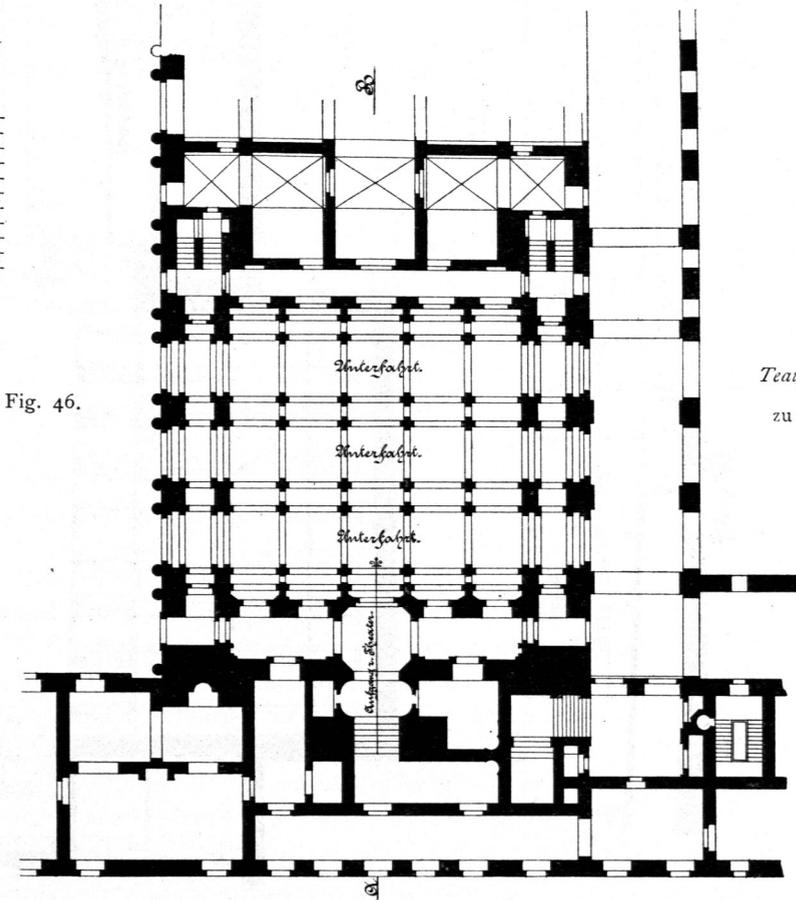
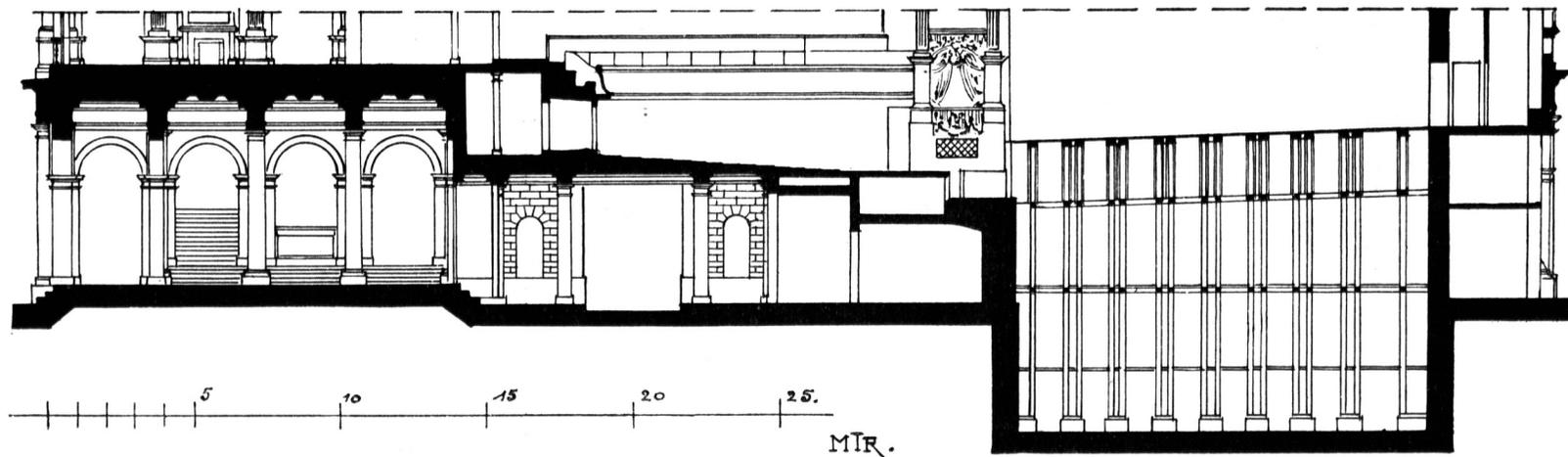


Fig. 46.

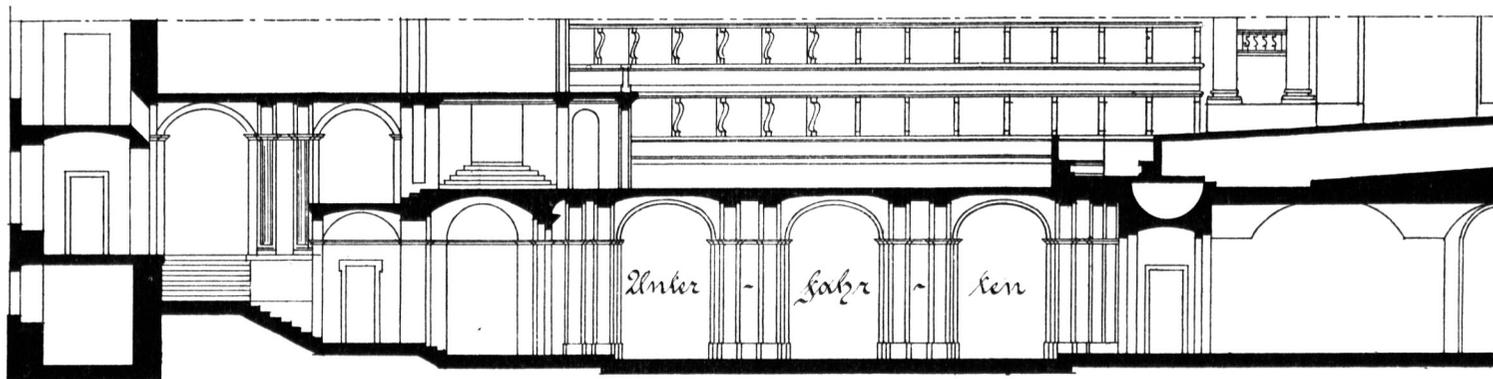
Teatro Reale
zu Turin.

Fig. 47.



Schnitt nach *AB* in Fig. 44 u. 45.

Fig. 48.



Schnitt nach *AB* in Fig. 46.

fahrtshalle betrug 5,50 m, so dafs bei einer Arkadenbreite von 4,00 m auch das Höhenverhältnis ein günstiges war. Die so wichtige Trennung des Publikums war jedoch hier, wie der Grundrifs in Fig. 45 erkennen läfst, nur in unvollkommener Weise durchgeführt, da dasjenige des Parketts und des Parterres, ebenso wie das der I. und II. Logen auf einen und denselben, in die Unterfahrt mündenden Ein-, bezw. Ausgang angewiesen waren. Neben dem Uebelstande, dafs in diesen an beiden Seiten offenen Hallen oder tunnelartigen Unterfahrten der Zugwind sehr läftig werden mufs, kommt noch ganz besonders in Betracht, dafs das im Gewölbe widerhallende Rollen der Wagen sich im Zuschauerraum in störendster Weise bemerkbar macht. Aus diesem letztgenannten Grunde wurde die Unterfahrt in der italienischen Oper in Paris schon sehr bald aufgegeben und nur noch als Ausgang für die zu Fufs gehenden Besucher des Theaters benutzt.

Der wesentlichste Vorteil einer Anlage der Unterfahrt an dieser Stelle würde zu erkennen sein in der Möglichkeit einer im Hause selbst sich vollziehenden Trennung des Publikums. Dieser Vorteil wird aber, selbst wenn er vollkommen erreicht würde, durch die oben berührten Nachteile mehr als aufgewogen; man darf also wohl sagen, dafs nur bei ganz besonderen und ausnahmsweisen Verhältnissen die unterhalb eines Teiles des Theaters angelegten Unterfahrten für Wagen in Betracht kommen und mit Vorteil angewendet werden können.

Ein solcher ausnahmsweiser Fall bot sich bezüglich des Neuen Hoftheaters in Wiesbaden dar.

Dort liegt der den Vordereingang und damit die Höhe des Parkettraumes bestimmende Fußboden der Kolonnaden um ca. 4,50 m höher als das Theater an seinen Seiten und seiner Hinterfront umgebende Gelände, so dafs die Anlage einer unter dem eigentlichen Theater befindlichen Unterfahrt hier gerechtfertigt erscheinen konnte, umso mehr, als die vor der Vorderfront des Theaters sich hinziehende, dem Verkehr der Kurgäste offen zu erhaltende Kolonnade die Anlage einer Unterfahrt im eigentlichen Sinne in Verbindung mit dem Hauptvestibül unmöglich machte. Trotzdem ist, wohl mit Rücksicht darauf, dafs das Geräusch der Wagen doch läftig werden dürfte, wenn die erwähnte Unterfahrt dem gesamten Theaterpublikum offen stände, dieselbe ausschließlich für die Benutzung des königlichen Hofes angelegt.

2) Die Anfahrten, bezw. Unterfahrten vor der Vorderfront der Theater ist die weitaus gebräuchlichste Anordnung. *Cavos* behandelt in seinem unten genannten Werke ³⁷⁾ ausschließlich diese Art.

Wenngleich, wie im nachstehenden auszuführen sein wird, derselben mancherlei Mängel anhaften, so erklärt sich ihre Beliebtheit doch vollkommen dadurch, dafs die Vorderfront eines Theaters, wie eines jeden monumentalen Bauwerkes, als die naturgemäße Stelle für den Hauptzugang zu demselben sich von selbst dafür darbietet. Diesem architektonischen Gedanken wird also auch durch eine dort vorgelegte Anfahrt der beste und treffendste Ausdruck verliehen und so dem Architekten Gelegenheit geboten, die Vorderfront durch einen davorgelegten, reich ausgestatteten Portikus besonders hervorzuheben und in charakteristischer Weise auszuzeichnen. Auch wird die innere Gliederung des Gebäudes durch eine solche Anlage sich einfacher gestalten als bei der später zu besprechenden Anordnung der Unterfahrten vor den Seitenfronten, und zwar aus dem naheliegenden Grunde, weil

60.
Unter-
fahrten
vor der
Vorderfront
des Theaters.

³⁷⁾ CAVOS, A. *Traité de la construction des théâtres*. Paris 1860. — Deutsche Uebers.: Leipzig 1849.

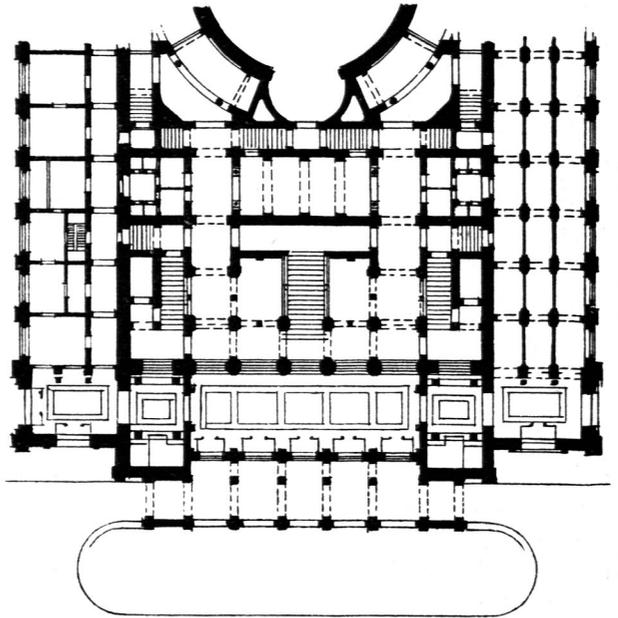
letztere, von allem anderen abgesehen, drei Vestibüle mit den erforderlichen Verbindungen etc. zur unbedingten Notwendigkeit macht.

Wir finden jedoch diese Vorzüge und Annehmlichkeiten in sehr vielen Fällen ausgeglichen durch wesentliche Nachteile. Einer der hauptsächlichsten derselben ist der Umstand, daß die so wichtige Trennung des Publikums bei einer derartigen Anlage nicht oder nur sehr unvollkommen erreicht werden kann. Die an der Vorderfront des Gebäudes gelegenen Ausgänge sind, selbst da, wo seitliche Ausgänge angeordnet sind, naturgemäÙ für die große Masse des das Theater verlassenden Publikums der zunächst sich bietende Weg. Der zu Fuß gehende, weit überwiegende Teil der Theaterbesucher wird daher nicht allein im Vestibül mit dem auf die Wagen wartenden Teil derselben zusammentreffen; er wird auch, in die verhältnismäÙig enge Unterfahrt hinaus-tretend, die Fahrbahn überschreiten oder auf sie gedrängt und dadurch teils durch die Wagen, durch unruhige Pferde oder durch die Peitschen der Kutscher gefährdet oder belästigt werden, teils auch die geordnete Bewegung der Wagen und das Besteigen derselben behindern.

In auffälligster Weise zeigt diese Fehler die große Unterfahrt vor der Vorderfront des Wiener Opernhauses (Fig. 49). Der vor den Haupteingangstüren des Hauptvestibüls befindliche Perron scheint zunächst ohne alle Rücksicht auf den zu Fuß gehenden, lediglich für den die Equipagen benutzenden Teil des Publikums angelegt

zu sein. Da dieser Perron an beiden Enden in seiner ganzen Breite durch vorliegende Rivalite abgeschlossen ist, so bietet er den Fußgängern nicht die Möglichkeit, ohne die Fahrbahn betreten zu müssen, sich seitwärts zu entfernen, dieselben sind vielmehr schlechterdings gezwungen, die Fahrbahn der mit einer ununterbrochenen Reihe von Wagen angefüllten Unterfahrt zu überschreiten und zwischen diesen hindurchzuschlüpfen, wie der Augenblick es eben gestattet. Mit älteren oder schreckhaften Personen ist dies, namentlich im Winter, ein gefährliches und verantwortungsvolles Unternehmen. Andererseits ist aber für die Bequemlichkeit des die Wagen benutzenden Teiles des Publikums, für welchen die Unterfahrt doch allein angelegt zu sein scheint, auch nur in geringem Maße gesorgt. Im Vestibül herrscht selbstverständlich ein erhebliches Gedränge; die in großer Toilette auf ihre Wagen wartenden Damen sind dort so lange den oft recht lästigen Blicken ausgesetzt, bis

Fig. 49.



Hofopernhaus zu Wien.

Grundriß in der Höhe des Parterres.

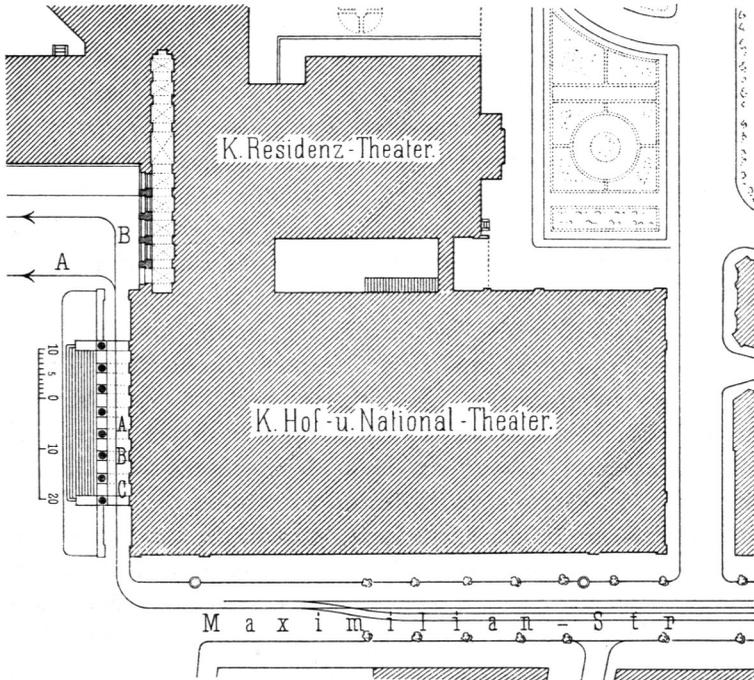
1/1750 w. Gr.

Arch.: van der Nüll & Siccardsburg.

endlich der erhoffte Augenblick erscheint, da ihr Wagen gemeldet wird und sie den Versuch wagen müssen, sich zu demselben durch die Menge hindurchzudrängen.

Wohl sind außer den vorderen Hauptausgängen noch zwei seitliche Ausgänge vorhanden, die jedoch eigentlich nur für die Besucher der oberen Ränge vorgesehen sind, überdies ziemlich versteckt liegen, so daß Fremde sie wohl nur selten finden dürften und selbst Einheimische, mit der Oertlichkeit Vertraute, nur ausnahmsweise, man darf sagen unter ganz besonderen Voraussetzungen, sich ihrer bedienen, wenn Eile geboten ist oder möglichst unbeobachtetes Entschlüpfen wünschenswert erscheint. Die große Mehrzahl der Besucher des Parketts und der unteren Ränge

Fig. 50.



Königliche Theater zu München.

Lageplan.

drängt sich stets im Vestibül und an den von da aus unmittelbar in die Unterfahrt führenden Ausgänge zusammen.

Außer der hier besprochenen vorderen Unterfahrt sind am Wiener Opernhause noch vier andere vorhanden, zwei an jeder Seitenfront des Theaters. Die beiden am Vorderhause liegenden sind aber ausschließlich für den kaiserlichen Hof und die an der Bühne liegenden für die Bühnenmitglieder bestimmt; sie können deshalb an dieser Stelle nicht in Betracht kommen, da sie ohne Einfluß auf den Verkehr und die Bequemlichkeit der Theaterbesucher bleiben.

Fast noch unglücklicher ist die Unterfahrt vor dem Hof- und Nationaltheater in München (Fig. 50). Ohne irgendwelche schützende und vorbereitende Vermittelung tritt man aus dem Vestibül unmittelbar auf die ca. 2,50 m über der Platzgleiche liegende Fahrbahn, zu welcher von beiden Seiten steile, durch die Wagen in Anspruch genommene Rampen, von vorn eine die ganze Front des Portikus ein-

nehmende Freitreppe hinaufführen. Dem Fußgänger bleibt nichts übrig als, zwischen den Wagen sich hindurchwindend, die Fahrbahn zu überschreiten und auf diese lebensgefährliche Weise die der Unterfahrt vorgelegte, 12 Stufen hohe Freitreppe zu gewinnen, welche wiederum, ohne nennenswerten oberen Ruheplatz, unmittelbar hinter der Fahrbahn, bzw. hinter den Säulen des Portikus anhebt.

Verblüffend werden die Anfahrtsverhältnisse an solchen Abenden, wo in diesem wie dem daranstossenden Residenztheater gleichzeitig gespielt wird. Die Grundrisskizze in Fig. 50 wird dies klarlegen. Alle Wagen, ob sie für das eine oder für das andere Theater bestimmt sind, müssen von der Seite der Maximilianstrasse her die Rampe zum Hoftheater hinaufklimmen. Angenommen, der Wagen *A* enthielte Zuschauer für dieses, der Wagen *B* solche für das Residenztheater, *C* wieder für das erstere u. f. w., dann muß *B* hinter *A* herfahren und warten, bis dessen Insassen ausgestiegen sind, sodann hinter *A* die Rampe hinunterfahren; aber während *A* links abbiegend über den Platz sich entfernt, muß *B* vor dem Portikus des Residenztheaters parieren und dann, nachdem seine Fahrgäste den Wagen verlassen haben, ebenfalls links abbiegend sich wohl in acht nehmen, nicht mit dem nun hinter ihm die Rampe herunterkommenden Wagen *C* zu kollidieren.

Nur bei den in vielen Beziehungen noch fast kleinstädtisch bescheidenen Verhältnissen Münchens, wo eigentlich nur der verschwindend kleine Teil der Theaterbesucher zu Wagen ankommt, sind derartige Einrichtungen durchführbar, deren Abhilfe allerdings, angesichts der Platzverhältnisse, kaum möglich scheint.

In seinem bereits angeführten Werke fordert *Cavos* für die an den Vorderfronten des Theaters angeordneten Unterfahrten zwischen den Ausgangstüren und der Fahrbahn der Wagen einen breiten, über letzterer um mehrere Stufen erhöhten Fußweg, welche den Fußgängern die Möglichkeit bieten soll, die Unterfahrt zu verlassen, ohne mit den Wagen in Kollision zu kommen. Dies kann aber nicht genügen, um den Verkehr in der Unterfahrt, namentlich am Schluß des Theaters, wesentlich zu erleichtern. Der aus dem Theater kommende, nach rechts oder links abbiegende Strom der Fußgänger wird trotzdem entweder durch die geradeaus nach ihrem Wagen strebenden Personen aufgehalten oder umgekehrt, diese behindern. Außerdem kann ein solcher Fußweg auch dann erst den Anforderungen genügen, wenn die Fahrbahn derart angeordnet ist, daß das Kreuzen der letzteren seitens der Fußgänger erst in angemessener Entfernung vom Theater eintritt, wo sich der Strom der Fußgänger, sowie der Wagen schon nach verschiedenen Richtungen verteilt und an Intensität verloren hat.

Solche Höherlegung des Fußweges innerhalb der Unterfahrt würde zwar auch noch den Vorteil mit sich bringen, die Front des Theaters über das umgebende Gelände erheben zu können, ohne doch den Anfahrtsrampen eine zu große Steigung geben zu müssen. Der seitliche Uebergang dieses erhöhten Perrons zur Straßenebene würde jedoch niemals ohne Schwierigkeiten zu erreichen sein, weil derselbe am Austritte aus den Unterfahrten um so viel über der Fahrbahn liegen müßte, als die Höhe der innerhalb der Unterfahrten dem Fußweg vorgelegten Stufen beträgt, ein Höhenunterschied, der unter Umständen doch wieder zur Gefährdung der Personen führen oder zu besonderen Anlagen, Balustraden oder Schutzgittern Veranlassung geben würde³⁸⁾.

³⁸⁾ In der bedeckten Unterfahrt an der Vorderfront eines großen Theaters in Moskau hat *Cavos* selbst von folchem erhöhten Fußweg Abstand genommen.

Angefichts aller dieser ästhetischen oder praktischen, gegen die gedeckten Unterfahrten an der Front der Theater bestehenden Bedenken kommt *Garnier*³⁹⁾ zu dem Schlusse, daß die Aufgabe überhaupt noch nicht gelöst sei und daß die beste Art von gedeckter Anfahrt in einer einfachen Markise mit Glasbedeckung erkannt werden müsse. Hiergegen ist aber doch einzuwenden, daß die wesentlichsten der soeben besprochenen Uebelstände dadurch nicht behoben sein würden, daß ihre Lösung überhaupt, wie bereits erörtert wurde, von der wohlangeordneten Anlage der Anfahrten, nicht aber von der Frage abhängig sei, ob diese letzteren in der einen oder anderen Weise überdeckt seien oder nicht. Auf die als wesentlich erkannte Trennung des Publikums beim Verlassen des Theaters würden die Schutzdächer ohne allen Einfluß sein und sicherlich den erhofften Schutz gegen die Witterung nur in sehr beschränktem Maße bieten, es sei denn, daß sie in Abmessungen ausgeführt würden, die ihrerseits eine Entstellung der Fassade leicht zur Folge haben könnten. Auch kleinere, zierlichere Schutzdächer können unter keinen Umständen der Hauptfront eines im übrigen monumental ausgeführten Gebäudes zur Zierde gereichen und werden stets nur als ein unorganisch demselben angefügter Notbehelf erscheinen.

An größeren Theatern neuester Konstruktion — Opernhaus in Frankfurt a. M. (Fig. 51⁴⁰⁾, Opernhaus in Budapest, Neues Deutsches Theater in Prag (Fig. 52), Stadttheater in Zürich und an anderen mehr — ist, zum Teil auch infolge der bestimmten baupolizeilichen Vorschriften⁴¹⁾, unter Beibehaltung des Motivs der vor der Vorderfront liegenden Anfahrt durch reichliche Bemessung und Anzahl seitlicher, mit der Anfahrt nicht in Berührung kommender Ausgänge den in vorstehenden Beispielen nachgewiesenen Uebelständen dieser Anfahrten im wesentlichen zwar abgeholfen und eine Trennung des ausströmenden Publikums angebahnt und ermöglicht worden. Indes ist zu bemerken, daß, um diese Trennung zu erzielen, der Hauptteil der Theaterbesucher — nämlich die zu Fuß weggehenden — seitlich abgelenkt werden mußte, während derselbe doch naturgemäß geradeaus den in der Front befindlichen Ausgängen zustreben wird, sei es aus einem gewissen Beharrungsvermögen sich an den geradeaus führenden Weg haltend und dem großen Strome folgend, sei es aus sehr gerechtfertigter Freude am Schauen. Es kann also, wenn dieser Strom von Fußgängern sich nicht in die seitlich ableitenden Wege bringen lassen sollte, trotz allem leicht der Fall eintreten, daß die seitlichen Ausgänge zwar eine gewisse Entlastung, keineswegs aber die angestrebte Trennung des Publikums in einer einigermaßen befriedigenden Weise bewirken.

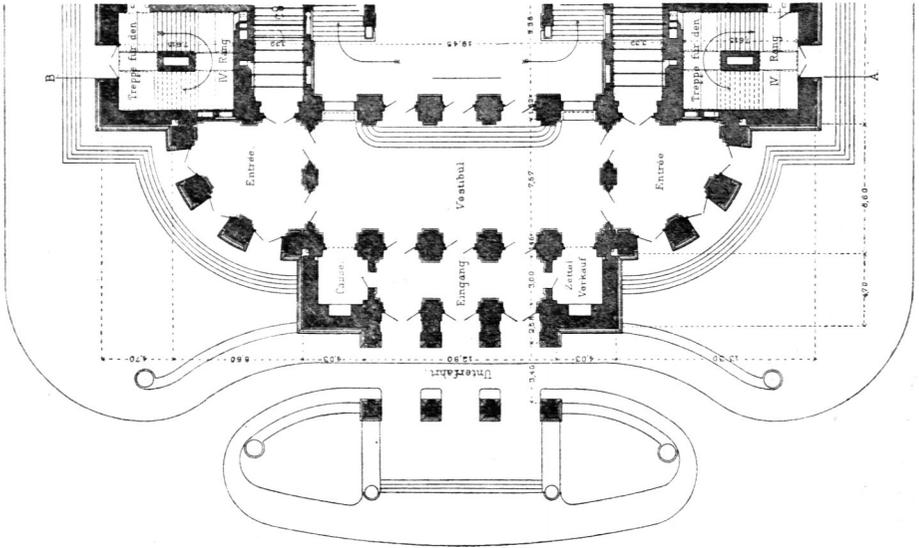
Fellner & Helmer haben für diese Anordnung in mehreren ihrer neueren Theater einen eigenartigen und interessanten Typus geschaffen und mit ebenso großem Geschicke wie Glück in den Theatern von Prag (Fig. 52), Zürich, in kleinerem Maßstabe auch in demjenigen von Karlsbad, sowie noch in mehreren anderen angewendet. Auch im Neuen Hoftheater zu Wiesbaden ist dieselbe Grundform zur Ausführung gelangt, wiewohl dort die Vorbedingungen anderer, und zwar aufsergewöhnlicher Art waren und eine Trennung des Publikums nicht von so wesentlicher Bedeutung erscheinen lassen aus dem Grunde, weil zwischen den vorderen Ausgängen des Hauptvestibüls und der davor liegenden Anfahrt die Kur-

³⁹⁾ A. a. O., S. 24.

⁴⁰⁾ Nach: *Zeitschr. f. Bauw.* 1881.

⁴¹⁾ Siehe ebendasselbst, §. 14.

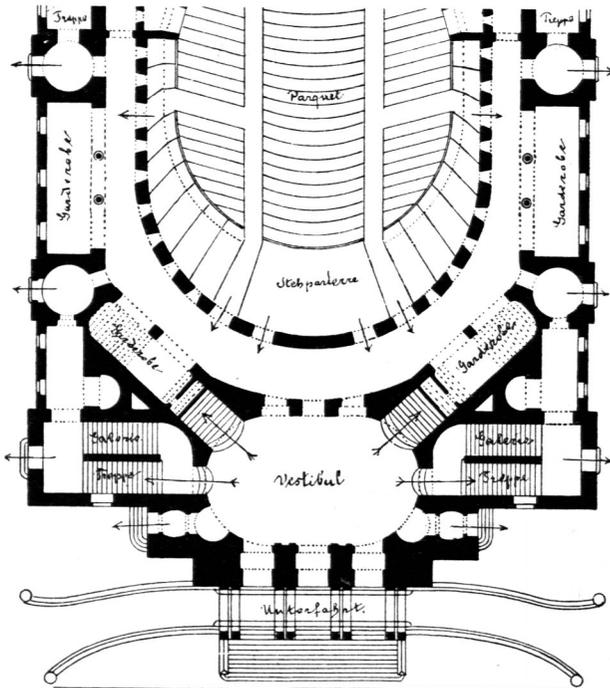
Fig. 51.



Opernhaus zu Frankfurt a. M. 40).

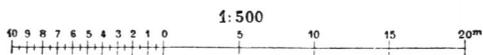
Arch.: *Lucae.*

Fig. 52.



Neues Deutsches Theater zu Prag.

Arch.: *Fellner & Helmer.*



kolonnade sich erstreckt. Diese letztere dient stets, also auch an Theaterabenden, als öffentlicher Spaziergang. Dort angekommen, befinden sich daher die denselben überschreitenden und nach ihren Wagen eilenden Theaterbesucher bereits auf dem öffentlichen Wege. Die Frage, ob sie über denselben hinweg mehr oder weniger bequem und unbehelligt zu ihren Wagen gelangen, ist demnach eine die bauliche Anlage des Theaters an sich nicht weiter berührende. Diese eigenartigen Verhältnisse sind eine Folge der Beschaffenheit des für den Theaterbau feinerzeit zur Verfügung gestellten Baugeländes und der daraus resultierenden Bestimmung des Bauprogramms, welche das Anlehnen der Vorderfront des Theaters an die Hinterseite der Kolonnaden zur unerlässlichen Bedingung machte.

3) Es bleibt noch die Anlage der Unterfahrten an den Seitenfronten der Theater zu erörtern. Hierfür sind zweierlei Stellen denkbar:

α) an beiden Enden des senkrecht zur Längsachse des Logenhauses demselben vorgelegten Eingangsvestibüls;

β) hinter letzterem und ungefähr der Querachse des Logenhauses entsprechend.

Zu α. Erstere Anlage würde gegenüber der zuletzt besprochenen in Bezug auf den wichtigen Punkt, die Trennung des Publikums, keine erheblichen Vorteile bieten. Sie würde sich von derselben nur dadurch unterscheiden, daß nicht das zu Fuß gehende Publikum, sondern vielmehr derjenige Teil desselben, welcher gewillt ist, Wagen zu benutzen, vom mittleren Vestibül den seitlichen, zu den Unterfahrten führenden Ausgängen zufliehen und auf dem Wege dahin den Strom der Fußgänger, namentlich denjenigen durchbrechen müßte, welcher von den seitlichen Treppen her, sei es nach dem Mittelvestibül, sei es nach den seitlichen Ausgängen, sich ergießen wird.

Bei Anlage der Anfahrten an dieser Stelle kann eine Trennung des abgehenden Publikums nur dadurch erreicht werden, daß von den besseren Plätzen aus besondere, das Hauptvestibül nicht berührende, unmittelbar zu den Unterfahrten oder, noch besser, zu besonderen, zu den letzteren gehörenden Vorräumen führende Ausgangswege angelegt werden.

Ein Beispiel solcher Anordnung bot das *Théâtre de l'Odéon* in Paris (Fig. 53⁴²). An demselben waren in der Achse des vorderen Vestibüls über die rechts und links des Theaters laufenden, ca. 10 m breiten Straßen (*Rue de Corneille* und *Rue de Molière*) große, brückenartige Bogen von ca. 4,50 m Breite gespannt, welche also je einem Wagen zur Zeit einen gewissen Schutz gewährten. Aus Fig. 52 ist ersichtlich, daß die dahin führenden Ausgangstüren mittels besonderer Treppen und Korridore in unmittelbarer Verbindung mit den Logenrängen standen, so daß alle Erfordernisse für eine bequeme Entleerung des Hauses erfüllt waren.

Wenn auch diese Anlage den heutigen Anschauungen nicht mehr in allen Punkten genügen würde, indem es erstens zweifelhaft erscheint, ob die Bogen nennenswerten Schutz gewähren könnten, und zweitens sicher, daß bei lebhaftem Straßenverkehr diese Anordnung manche Störungen im Gefolge haben müßte, so darf doch nicht verkannt werden, daß das in ihr niedergelegte Motiv ein glückliches und fruchtbares sei. Es ließe sich eine großartige Ausbildung desselben sehr wohl denken, allerdings mit Mitteln und unter Verhältnissen, die sich weniger leicht denken lassen.

Die Bogen bestehen nicht mehr, was *Garnier* sehr bedauert. Er erklärt die

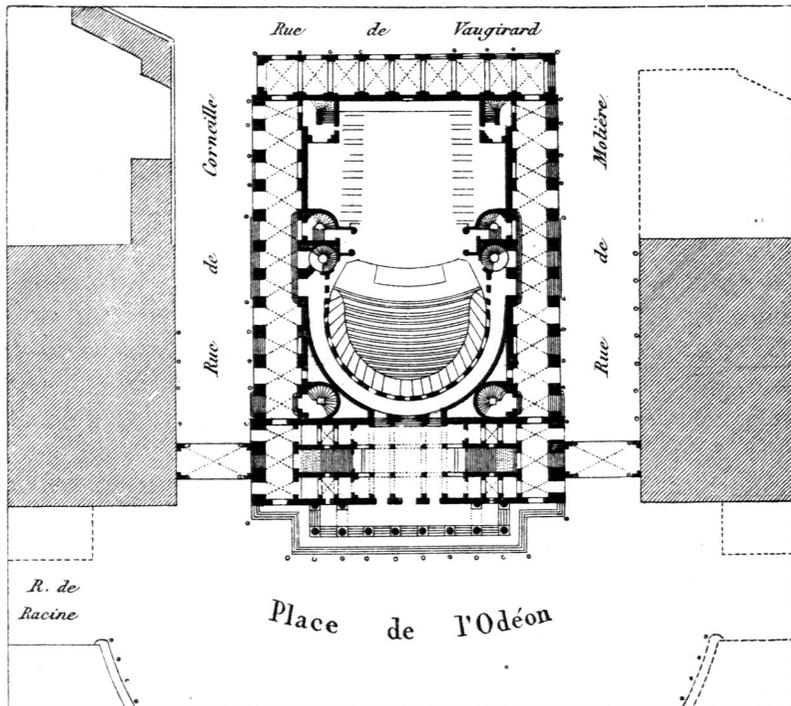
61.
Unterfahrten
an den
Seitenfronten
des
Theaters.

⁴²) Nach: KAUFFMANN, a. a. O., Pl. 2.

Anordnung für das erste Beispiel von seitlichen Anfahrten an Theatern, und er erzählt, daß es sich sehr leicht hätte ereignen können, daß er dieses Motiv an seiner Großen Oper in Paris durchgeführt hätte. Sein Vorhaben scheiterte lediglich an dem Umfande, daß die den Bauplatz der Großen Oper umgebenden Grundstücke, deren er dazu bedurft hätte, nicht in Staatshänden, sondern in Privathänden waren, und daß an ihre Erwerbung zu dem erwähnten Zwecke nicht gedacht werden konnte.

Zu β . Die Anlage der Anfahrten in der Querachse des Theaters, ungefähr der Mitte des Zuschauerraumes entsprechend, darf man ohne Bedenken als die allen Anforderungen am besten entsprechende und als die vollkommenste erkennen für

Fig. 53.

Théâtre de l'Odéon zu Paris⁴²⁾.

ca. 1/900 w. Gr.

alle die Fälle, in welchen ein größerer Raumaufwand nicht in Betracht gezogen zu werden braucht. Aus diesem Grunde werden allerdings diese sonst so vorzüglichen Anlagen nur bei größeren Theatern an ihrem Platze sein und in Frage kommen können.

Ihr wesentlichster Vorzug ist darin zu erkennen, daß die Trennung des Publikums in einfachster Weise schon in den Logengängen erfolgt. Wer einen Wagen benutzen will, wird sich der zu beiden Seiten unmittelbar nach den vor den Anfahrten liegenden Vestibülen führenden besonderen Treppen bedienen; das übrige Publikum wird, geradeaus gehend, durch das der Hauptfront entsprechende vordere Vestibül sich entfernen. In den an den Anfahrten gelegenen Seitenvestibülen ist bequeme Gelegenheit geboten, das Vorfahren der Wagen in Ruhe und ohne Belästigung

durch Tumult und Gedränge abwarten zu können, während feinerfeits das zu Fuß gehende und das Gebäude durch die vorderen Türen verlassende Publikum nicht der Gefahr ausgesetzt ist, mit den vorfahrenden Wagen in Kollision zu kommen.

Außer den beiden schon erwähnten, durch die die anliegenden Straßen überspannenden Schwibbogen in gewissem Sinne gedeckten feitlichen Anfahrten besitzt das Odeontheater noch zwei weitere, jedoch ungedeckte Anfahrten, zu welchen besondere Treppen hinabführen. Dieses Theater kann demnach füglich auch als Beispiel für die hier zu besprechenden Typen gelten. Auch erkennt man ohne weiteres, daß durch ein über die letztgenannten Anfahrten gebautes Glasdach diese ihren Charakter als offene Anfahrten verlieren und zu geschützten umgewandelt sein würden, ein Beweis dafür, wie wenig die Frage solchen Schutzes mit der Anlage selbst zu tun hat.

Beispiele für die in Rede stehenden feitlichen Anfahrten, bezw. Unterfahrten bieten: das *Théâtre de l'Odéon* zu Paris, das Große Opernhaus ebendafelbst, das Neue Hoftheater zu Dresden, das Neue Hofburgtheater zu Wien, das *Teatro massimo* zu Palermo und das Alexandra-Theater zu St. Petersburg.

Für die den bedeckten Unterfahrten zu gebenden Abmessungen können feste Regeln nicht aufgestellt werden; die verschiedensten Verhältnisse und Rücksichten, namentlich aber die praktischen Anforderungen, welche die Unterfahrten zu erfüllen haben, sind hierfür bestimmend.

Wohl die wesentlichste dieser praktischen Anforderungen ist die, daß die Wagen bequem vorfahren und ohne Schwierigkeiten ihre Infassen absetzen oder aufnehmen können. Nach *Garnier* soll eine Unterfahrt weder zu viel noch zu wenig Wagen in einer Reihe aufnehmen; wenn deren zu viel wären, würde das Suchen derselben erschwert, wenn zu wenig, die Abfertigung zu sehr aufgehalten. Er schlägt deshalb vor, eine Unterfahrt solle nicht mehr und nicht weniger als 4 bis 5 Wagen aufnehmen und deshalb nicht länger als ca. 25 bis 30^m sein. Eine solche Unterfahrt würde aber nur dann ihren Zweck erfüllen können, wenn jede der Ausgangstüren ungefähr einem der gleichzeitig vorgefahrenen Wagen entspräche, was einer Achsenstellung von ca. 7,00^m gleichkommen würde, und wenn alle 4 bis 5 Wagen gleichzeitig auf Kommando abfahren würden, um der nächsten Serie von 4 oder 5 Wagen den Platz zu räumen, von denen jedoch der erste nicht an der ersten Tür, sondern, an allen vorbeipassierend, erst an der letzten halten dürfte. Dieses serienweise Vorfahren hätte sich so lange zu wiederholen, bis sämtliche Wagen abgefertigt wären. Nun scheint es aber klar, daß selbst bei der strengsten und umsichtigsten polizeilichen Kontrolle eine solche immerhin ziemlich lange Reihe von Wagen kaum in der gewünschten Weise zu dirigieren sein dürfte und daß anstatt des notwendigen exakten Ganges sehr bald Verwirrung einreißen und eine andere Praxis sich ausbilden würde, welche den Vorteil, daß an 5 gleichzeitig zu benutzenden Ausgängen ebensoviele Wagen zur Verfügung stehen könnten, illusorisch machen oder auf ein sehr bescheidenes Maß zurückführen würden.

Es scheint, daß 2 oder 3 nach der Unterfahrt führende Ausgänge vollauf genügend sein möchten, und es darf wohl mit Recht von irgend einer Feststellung eines Längenmaßes abgesehen werden, für welches neben einer Reihe von Rücksichten örtlicher Natur vor allem die allgemeinen Verhältnisse der Fassaden, deren Charakter und Teilung maßgebend sein müssen. Die Praxis wird sich übrigens selbst bei großen Theatern stets so gestalten, daß je nur vor einer der zur Unterfahrt

62.
Abmessungen:
Länge.

führenden Ausgangstüren der jeweilig erste Wagen der Reihe zu halten und dem nächstfolgenden Platz zu machen hat, sobald er besetzt worden ist.

63.
Breite.

Die Breite der Unterfahrt soll nicht größer angenommen werden, als daß sie einem Wagen zur Zeit bequem Durchlaß bietet. Es wäre fehlerhaft, ihre Breite so groß zu bemessen, daß zwei parallele Reihen von Wagen nebeneinander einfahren könnten; dies würde das Herausfinden erschweren und das Besteigen gefährlich machen.

Wenn für die Einfahrt die Breite für einen Wagen bemessen sein soll, so fordert *Garnier* eine Erweiterung im Inneren, welche den Wagen, sobald sie besetzt sind, gestattet, aus der Reihe auszubrechen und die Unterfahrt seitlich zu verlassen. Mit Rücksicht hierauf betrachtet er den Kreis als die für eine Unterfahrt am besten geeignete Form, die er auch bei der Neuen Oper in Paris angewandt hat.

Wenn nun einesteils die Vorbedingung für eine solche Anordnung eine Opulenz wäre, wie sie nur in ganz ausnahmeweisen Fällen zur Ausführung kommen könnte, so scheint sie anderenteils auch den sehr erheblichen Nachteil mit sich zu bringen, daß die notwendige Regelung und Ueberwachung des Wagenverkehrs vor Beginn und nach Schluß der Vorstellung dadurch eine äußerst bedenkliche Erschwerung erleiden würde.

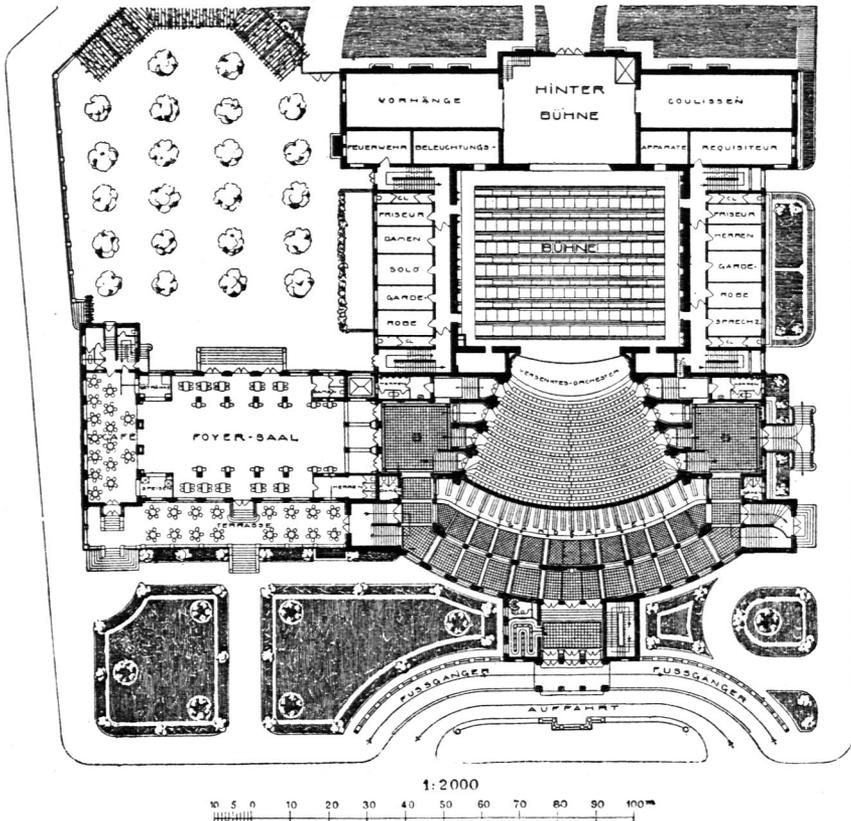
Es ist selbstverständlich, daß die notwendige Ordnung nur aufrecht erhalten werden kann, wenn die vorfahrenden Wagen so schnell als möglich ihre Insassen aufnehmen und den Platz dem nächsten Wagen räumen können. Hieraus ergibt sich von selbst, daß zuerst nur Privat- oder im voraus bestellte Mietwagen in die Unterfahrten zugelassen werden können. In der Nähe eines Theaters muß aber jedenfalls auch ein Halteplatz für noch verfügbare Mietwagen sich befinden, und es muß eine Einrichtung getroffen werden, daß auch diese vom Publikum vor dem Verlassen des Theaters herbeigerufen werden können. Dies ließe sich sehr leicht erreichen durch eine Einrichtung ähnlich derjenigen, wie sie bereits an den meisten Bahnhöfen sich findet, daß nämlich ein Beamter die Nummern dieser in der Nähe haltenden Mietwagen austeilt. Alsdann würde es vorteilhaft sein, diesen Wagen für den Abend besondere, von Nr. 1 an laufende Nummern, der Reihenfolge ihres Eintreffens entsprechend, zu geben, welche in derselben Reihenfolge an das Publikum zu verteilen wären. Die Wagen müßten in ebenderfelben Reihenfolge auf ihrem Halteplatze aufgefahren sein. Es würde dann genügen, wenn den wartenden Kutschern die letzte der ausgegebenen Nummern bekannt gegeben würde; diejenigen bis zu dieser Nummer hätten dann zu warten und nach Abfertigung der Privatwagen auf ein bestimmtes Zeichen der Reihenfolge nach vorzufahren. Zu alledem würde es nur eines sehr einfachen Apparates bedürfen; einem größeren Teil der Theaterbesucher aber würden namentlich bei schlechtem Wetter viele Unbequemlichkeiten erspart werden.

64.
Umgebung
der
Unterfahrten.

Daß die Unterfahrten erst dann ihren Zweck voll erfüllen können, wenn die Umgebungen in einer entsprechenden Weise angelegt und für die Zu- und Abfahrten gehörige Sorge getragen wird, liegt auf der Hand. Da diese Anlagen aber durchaus abhängig sind von der Gestaltung des Platzes und der Lage der für die Anfahrt zum Theater hauptsächlich in Frage kommenden Straßen, so kann hierüber keinerlei Regel aufgestellt werden. Nur so viel muß unter allen Umständen festgehalten werden, daß die Abfahrtswege der Wagen nicht, zum mindesten nicht in unmittelbarer Nähe des Theaters, den Weg durchschneiden, welchen der große Strom der das Theater zu Fusse verlassenden Besucher nehmen muß.

Als eine in diesem Sinne durchaus muftergültige Anlage muß die Anfahrt an dem im Jahre 1901 eröffneten Prinz Regenten-Theater in München (Arch.: *Heilmann & Littmann*; Fig. 54⁴³⁾ bezeichnet werden, in der alle diese Anforderungen in der denkbar vollkommensten Weise erreicht worden sind. Der der Vorderfront vorgelegte toskanische Portikus ist, wie in Fig. 54 zu erkennen ist, keineswegs eine gedeckte Unterfahrt, sondern vielmehr eine gedeckte Eintrittshalle für die das Theater zu Fuß erreichenden Personen.

Fig. 54.

Prinz Regenten-Theater zu München⁴³⁾.Arch.: *Heilmann & Littmann*.

Die Wagen halten vor diesem Portikus und setzen da die in ihnen Ankommenden ab. Unter diese Halle führt der am Theater entlang laufende Fußweg, auf welchen auch die feitlichen Ausgänge münden. Auf ihm befinden sich die Fußgänger in vollster Sicherheit und keiner Belästigung durch die abfahrenden Wagen mehr ausgesetzt, da keine Veranlassung vorliegt, den vorgeschriebenen Weg derselben zu durchkreuzen. Das Ueberschreiten der Seitenfrase ist ganz gefahrlos, da auf dieser keine Wagen verkehren, außer einigen Trambahnwagen, die nach Schluß der Vorstellung dort aufgestellt sind, um die aus dem Theater Kommenden zur Stadt zu führen. Da aber diese Wagen nur zu diesem Zwecke da warten und sich nur in der einen Richtung bewegen, bilden auch sie keinerlei Anlaß zu einer Gefahr oder Beunruhigung.

⁴³⁾ Nach: LITTMANN, M. Das Prinzregenten-Theater in München etc. München 1901.