

A. Empfangsgebäude der Bahnhöfe.

1. Kapitel.

Empfangsgebäude im allgemeinen.

16.
Vor-
bemerkungen.

Unter den dem Personenverkehr dienenden Eisenbahnhochbauten sind zweifelsohne diejenigen Gebäude die bedeutungsvollsten, die von den Reisenden betreten und benutzt werden, sobald sie in abfahrende Züge einsteigen wollen oder aus angekommenen Zügen ausgestiegen sind. Dies sind die sog. Empfangsgebäude, die auch Aufnahmegebäude geheißen werden und früher vielfach Hauptgebäude genannt worden sind. Auf kleineren Bahnhöfen werden sie häufig kurzweg als Stationsgebäude bezeichnet, eine Benennung, die früher auch bei größeren Anlagen dieser Art angewendet wurde.

In der Regel besitzt der Bahnhof nur ein Empfangsgebäude. In manchen, wenn auch seltenen Fällen wurde es in zwei Teile zerlegt, wovon der eine dem abreisenden, der andere dem ankommenden Publikum zugewiesen ist. Bisweilen bringen es örtliche Verhältnisse mit sich, daß ein Bahnhof mit zwei Empfangsgebäuden ausgestattet werden muß. In der Regel wird dies dann der Fall sein, wenn in ihn eine größere Zahl von verschiedenen Verwaltungen angehörigen Bahnlinien einmünden. Ein sehr kennzeichnendes Beispiel bietet der Zentralbahnhof zu Magdeburg dar, wo für die Züge nach Borsum, Braunschweig usw., nach Leipzig und Halberstadt ein westliches Empfangsgebäude und für die Züge nach Stendal, Bremen, Hamburg ein östliches Empfangsgebäude errichtet worden sind. In der unten genannten Zeitschrift⁴⁾ ist diese interessante Anlage eingehend beschrieben.

Jede Bahnhofsanlage ist ganz allgemein so zu entwerfen, daß nicht nur den augenblicklichen Bedürfnissen Rechnung getragen, sondern auch die zu erwartende Steigerung des Verkehrs in Rücksicht gezogen ist. Dies trifft naturgemäß auch bei den Eisenbahnhochbauten und vor allem beim Empfangsgebäude zu, indem man die Räume von vornherein nicht zu knapp zu bemessen und die wichtigeren davon derart anzulegen hat, daß sie leicht erweiterungsfähig sind. Vor allem muß dies ohne Beseitigung umfangreicher Bauteile, namentlich der Treppen, und ohne Behinderung des Verkehrs möglich sein.

In den dem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. Juni 1901, betr. Grundsätze und Grundrißmuster für die Aufstellung von Entwürfen zu Stationsgebäuden usw., beigefügten Grundrißmustern ist auf die Erweiterung der Empfangsgebäude in weitgehendstem Maße Rücksicht genommen.

17.
Raumbedarf.

Nach § 51 der „Technischen Vereinbarungen“ sind „im Empfangsgebäude größerer Stationen folgende Räume erforderlich:

⁴⁾ Zeitschr. f. Bauw. 1879, S. 211, 355, 491.

eine geräumige Vorhalle mit der Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung und

wenigstens zwei Wartesäle, ferner

ein Dienstraum für den Stationsvorsteher und entsprechende Räume für den Stationsdienst . . .“

Hieraus geht ohne weiteres hervor, daß die im Empfangsgebäude unterzubringenden Räume in zwei Gruppen zerfallen:

in Räume für die Reisenden und

in Räume für den Stationsdienst, die sog. Diensträume.

Für die Reisenden sind erforderlich:

1) Eine Eingangshalle, die auf Haltestellen und kleineren Bahnhöfen zu einem kleinen Flur zusammenschumpft.

2) Eine Ausgangshalle, welche bei kleineren Anlagen als einfacher Ausgang ausgebildet ist.

3) Fahrkartenausgaben, bezw. -schalter. Auf kleineren, selbst auf etwas größeren Stationen genügt eine einzige Fahrkartenausgabe; auf ganz großen Stationen wird deren eine große Anzahl notwendig.

4) Gepäckannahme und Gepäckaussgabe, auf kleinen und mittelgroßen Bahnhöfen in einem Raume vereinigt, auf großen Stationen häufig vollständig getrennt.

5) Warte- und Erfrischungsräume, in bald kleinerem, bald größerem Umfange.

6) Räume zur Aufbewahrung von Handgepäck, die auf Haltestellen und sonstigen kleineren Stationen in der Regel fehlen.

7) Aborte, die bald im Empfangsgebäude, bald in einem besonderen Bau in der Nähe des Empfangsgebäudes, bald auf den Bahnsteigen angeordnet werden; nicht selten werden sie nicht nur an einer der genannten Stellen, sondern auf zweien oder noch mehr dieser Stellen untergebracht.

8) Wasch- und Baderäume, Räume für einen Friseur und einen Barbier und dergl., nur auf größeren Bahnhöfen zu finden. Letzteres trifft auch zu bezüglich der

9) Auskunftschalter, Geldwechslerstände, Zeitungs- und Buchhändlerstände, Blumenverkauffstände, Zigarrenverkaufsstellen und dergl.

In manchen Fällen, ganz besonders in England, hat man mit dem Empfangsgebäude auf der Stadtseite Gasthöfe (sog. *Terminus hotels*), oft von bedeutenden Abmessungen und glänzender Ausstattung, angebracht, die das Einkehren und Übernachten der Reisenden gestatten (Londons Bahnhöfe: King-Croß-Station der Great-Northern-Bahn, Charing-Croß- und Cannon-Street-Station der South-Eastern-Bahn, Paddington-Station der Great-Western-Bahn usw.); sie sind meist unmittelbar an die Bahnsteighalle gebaut und stehen mit ihr in unmittelbarer oder doch durch gedeckte Wege vermittelter Verbindung.

Die Ausdehnung solcher Gasthöfe ist in England sehr bedeutend. So bedeckt das Hotel der Paddington-Station zu London eine Fläche von 1460 qm, das Hotel der King-Croß-Station daselbst 864 qm; das Hotel der North-Eastern-Bahn zu York hat eine Frontlänge von 82,90 m usw. Obgleich solche Gasthöfe in unmittelbarer Beziehung zu der Station stehen und gewissermaßen nur einen ihrer Teile bilden, so sind sie doch nicht überall ausschließliches Eigentum der Eisenbahngesellschaft. Bei der Anlage des Charing-Croß-Station-Hotels zu London z. B. ist die South-Eastern-Eisenbahngesellschaft nur mit einem Teile der Aktien für das zusammen 3 Mill. Mark betragende Anlagekapital beteiligt.

So sehr auch solche Anlagen gerühmt werden und beim Publikum beliebt sind, so gerechtfertigt sie in jenen Fällen auch sein mögen, wo es an geeignetem anderweitigen Platze zum

Unterbringen solcher Erfordernisse fehlt, so ist doch nicht zu verkennen, daß dadurch in das Empfangsgebäude ein Element eingeführt wird, das seinem eigentlichen oder Hauptzweck ziemlich fremd ist.

Der Stationsdienst erfordert außer den schon erwähnten eigentlichen Diensträumen noch: Räume für Fundlachen, Räume für übernachtendes Zugpersonal usw., Dienstwohnungen für einige Beamte und Arbeiter, unter besonderen Verhältnissen Räume für Steuer- und Zollrevisionszwecke, solche für Eilgutabfertigung und dergl.

18.
Raum-
bemessung.

Der Architekt wird nur in sehr seltenen Fällen in die Lage kommen, von sich aus die Abmessungen der im Empfangsgebäude vorzuziehenden Räumlichkeiten festsetzen zu müssen. In der Regel werden ihm die betreffenden Angaben von der Bahnverwaltung oder sonst einer maßgebenden Seite geliefert. Deshalb wird es genügen, an dieser Stelle in aller Kürze die maßgebenden Gesichtspunkte darzulegen.

Eine zuverlässige Grundlage für die Größenbemessung der Räume hat man in dem gegenwärtig nicht selten vorkommenden Falle, daß ein schon bestehendes Empfangsgebäude, weil es zu klein und unscheinbar ist, oder aus anderen Gründen durch ein neues ersetzt werden soll. Die Zahl und die Art der täglich von den Reisenden gelösten Fahrkarten werden vor allem für die Neuanlage maßgebend sein, nicht minder aber auch die Erfahrungen, die man am vorhandenen Empfangsgebäude gesammelt hat. Ohne nennenswerte Mühe wird man ermitteln können, welchem der Räume man größere Abmessungen zu geben hat und in welchem Umfange diese Vergrößerung auszuführen ist, ferner welche Räume man hinzuzufügen hat usw.

Sollte allerdings die Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes hauptsächlich aus dem Grunde erforderlich geworden sein, weil eine oder auch mehrere neue Bahnlinien in den betreffenden Bahnhof einmünden sollen, so ist naturgemäß hierauf beim Entwurf gebührende Rücksicht zu nehmen.

In vielen Fällen wird man, wenn man den Entwurf für ein Empfangsgebäude anzufertigen hat, einen zuverlässigen Anhaltspunkt für die Raumbemessung dadurch gewinnen, daß man sich nach Stationen umflieht, die bezüglich der Verkehrs- und sonstigen maßgebenden Verhältnisse mit der zu entwerfenden nahezu gleichwertig sind. Alsdann kann man nach den Erfahrungen, die dort gemacht worden sind, den vorzuziehenden Räumen die entsprechenden Abmessungen geben.

Wenn die seither angegebenen Mittel verlagen, so muß man sich die statistischen Aufzeichnungen über die Verkehrsverhältnisse verschaffen und aus diesen die ersten Anhaltspunkte über die Raumgrößen ableiten. Weiter wird man den Einfluß zu ermitteln haben, den etwa Märkte, Wallfahrten, Feste aller Art, Feiertagsvergnügungen und dergl. auf den Verkehr ausüben, desgleichen, ob auf dem zu entwerfenden Bahnhofe lange Zugpausen, starker Durchgangsverkehr, zeitraubende Zuganschlüsse und Zugkreuzungen usw. zu erwarten sind. Auf eine große Zuverlässigkeit werden die so gewonnenen Grundlagen kaum Anspruch machen können, einmal weil sich gewisse örtliche Bedingungen der rechnerischen Ausnutzung nicht unterziehen lassen, und fürs zweite aus dem Grunde, weil durch die Erbauung einer Eisenbahnlinie und durch die Errichtung eines zugehörigen Empfangsgebäudes die Verkehrsverhältnisse nicht selten einen ganz anderen Umfang und Charakter annehmen, als man von vornherein voraussehen konnte.

In einem solchen Falle besteht das geeignetste Verfahren darin — vorausgesetzt, daß die genügenden Geldmittel zur Verfügung stehen und auch keine anderweitigen Umlände dem im Wege stehen — daß man zunächst ein „Provisorium“,

ein einftweiliges Empfangsgebäude, in tunlicht einfacher Konftruktion und Ausstattung errichtet; an diefem laffen ſich die erforderlichen Erfahrungen ſammeln und zuverlässigere Grundlagen für den Entwurf des endgiltigen Bauwerkes gewinnen.

Kann in diefer Weiſe nicht verfahren werden, ſo arbeite man einen Plan aus, von dem man ſelbſt ſagen muß, daß darin die Abmeſſungen der wichtigeren Räume ziemlich knapp angenommen ſind; man ſorge aber beim Entwerfen dafür, daß ſich jeder dieſer Räume in einfacher, ungezwungener und wenig Koſten erfordernder Weiſe erweitern läßt und nötigenfalls Anbauten leicht angefügt werden können.

Sämtlichen Räumen eines Eifenbahn-Empfangsgebäudes führe man Tageslicht in möglichſt reichlichem Maße zu. Großes Lichtbedürfnis zeigt ſich vor allem an den Fahrkartenschaltern, bei den Schaffnern der Fahrkartenprüfung, den Reiſenden beim Löſen der Fahrkarten, der Benutzung der Fahrpläne und Kursbücher, ferner für den Bahnhofswirt bei Bereitung, Verabreichung und Verkauf der Speiſen und Getränke, beſonders auch für die Aborte und Waſchräume. Volltändige Helligkeit bis in die entlegenſten Winkel und Ecken hinein, ſagt *Rüdell*⁵⁾, iſt das beſte Mittel, Verunreinigung und rückſichtsloſe Beſchädigung zu verhüten.

Hierbei iſt zu erwägen, daß die Eigenart des Eifenbahnverkehrs eine beſonders ſchnelle Verdunkelung der Glasflächen herbeiführt: im Inneren Dunſt und Tabakſdampf, im Äußeren Rauch und Ruß von den Lokomotiven, überall Staub, herrührend vom beſtändigen Kommen und Gehen von Menſchen, Wagen und Pferden. Dazu kommt noch auf verkehrsreichen Bahnhöfen, wo auch nachts der Betrieb aufrecht erhalten werden muß, daß Reinigung und Reinhaltung ungemein erſchwert ſind.

Auf die künstlerische Verwertung des „heimlichen Dämmerlichtes“, ſagt *Rüdell* ganz richtig weiter, muß der Eifenbahnhochbau leider verzichten. Er braucht deshalb der künstlerischen Wirkung der Tagesbeleuchtung durchaus nicht völlig aus dem Wege zu gehen. Helle, von goldenen Sonnenſtrahlen durchflutete Räume ſind etwas recht Schönes, und niemand wehrt einer Färbung des Lichtes, wenn ſie am Platze iſt und ſich in den richtigen Grenzen hält.

Aus dem Gefagten geht auch hervor, daß man Deckenlicht ſo wenig wie möglich zu verwenden habe. Decken- und Dachlichter ſind der Verunreinigung durch Staub, Ruß und Schnee viel ſtärker ausgeſetzt als die lotrechten Fenſter; auch ſind ſie im vorliegenden Falle wegen der bedeutenden Höhe der Räume nicht leicht zugänglich und ſchwierig zu reinigen. Beſonders mißtändig erweiſt ſich ein Dachlicht mit darunter befindlichem Deckenlicht.

Wie ſchwierig es bisweilen iſt, dem Empfangsgebäude das nötige Tageslicht zuzuführen, dafür liefert der Bahnhof Dammtor zu Hamburg ein aus der neuſten Zeit ſtammendes Beiſpiel.

Es gehört zu den ſchwierigſten Aufgaben, ein 35 bis 44^m tiefes Gebäude ausreichend zu erhellen, wenn nur an den beiden Langſeiten bogenförmige Fenſter zu Gebote ſtehen, deren Scheitel ſich bloß 4,30^m über dem Fußboden befindet. In dem in Rede ſtehenden Empfangsgebäude ſind hierzu die weitgehendſten Maßregeln getroffen worden:

a) Alle Lichtöffnungen – Fenſter und Türen – ſind ſo groß gemacht worden, als es die Konftruktion irgend zuließ; die Fenſter ſind bis zum Fußboden hinabgeführt. Die Anſchläge ſind ſo ſchmal wie möglich gehalten; allem Stabwerk wurde tunlicht geringe Breite gegeben und mit den größeren Querschnittsabmeſſungen nach der Tiefe geſtellt; Eiſen wurde dafür vielfach verwendet.

19.
Erhellung
bei Tage.

⁵⁾ Centralbl. d. Bauverw. 1903, S. 292.

b) Innere, den Langwänden parallele Langwände wurden mindestens in ihren oberen Teilen verglast.

c) Im mittleren Viadukt wurden die Gewölbe in der Mitte zwischen den beiden Gleisen ausgeschnitten und mit Deckenlichtern versehen; außerdem wurden an einigen Stellen die Seitenwände der hochgelegenen Bahnsteige mit kleinen Fenstern ausgestattet.

d) Besonders schwierig lag die Sache in den beiden Mitteljochen der Eingangshalle, da an dieser Stelle die äußeren Lichtquellen bis auf 44 m auseinander rückten, durch die Vordächer noch stark beschränkt und durch die Windfänge an beiden Seiten von einer unmittelbaren Wirkung auf das Innere ganz abgeschlossen waren. Die Eindeckung der Vordächer in Glas und die Einschaltung von Deckenlichtern in den oberen Abschlüssen der Windfänge konnte die Mißstände nur mildern, nicht aufheben.

Aus diesem Grunde wurden die Decken und die Bahnsteige in einer Länge von 10,50 m und in einer Breite von 2,50 m ausgeschnitten, um mittelbares Licht aus der Bahnsteighalle zu Hilfe zu nehmen. Diese offenen Deckenausschnitte haben sich sehr nützlich erwiesen. Sobald die Sonne scheint, spenden sie eine Fülle von Licht und verbreiten Tageshelle an den dunkelsten Stellen des Gebäudes; auch die Lüftung wird begünstigt.⁶⁾

20.
Erhellung
bei Dunkelheit.

Was im vorhergehenden Artikel über den Helligkeitsgrad in den Räumen eines Empfangsgebäudes bei Tag gesagt wurde, gilt naturgemäß auch für die Zeit der Dunkelheit, wenn auch während dieser Züge ankommen und abgehen. Gibt es doch Bahnhöfe, auf denen der Betrieb zur Nachtzeit gar keine Unterbrechung oder während nur weniger Stunden erfährt.

Daß alsdann für diejenigen Räume, die hauptsächlich von den Reisenden benutzt werden, nur die allerbeste Art der künstlichen Beleuchtungseinrichtungen in Frage kommen kann, ist nach dem Gefagten nahezu selbstverständlich. Zurzeit wird es sich also in erster Reihe um die elektrische Beleuchtung — und zwar je nach der Größe der Räume ebenso um Bogen- wie Glühlicht — handeln, desgleichen in geeigneten Fällen um Gasglühlicht. Auf kleineren Bahnhöfen wird man an Azetylenbeleuchtung denken können, aber in vielen Fällen zur Petroleumbeleuchtung greifen müssen.

21.
Bahnhofs-
vorplatz
und
Umgebung.

Damit die Reisenden tunlichst bequem an das Empfangsgebäude gelangen, damit Equipagen, Droschken, Automobile, Galsthorwagen, Stadtbahnen und dergl. bequem an- und vorfahren, damit eine bestimmte Zahl von Fuhrwerken sich davor aufstellen können, muß vor dem Empfangsgebäude für einen ausreichend großen und freien Platz, den sog. „Bahnhofs-vorplatz“ auch „Bahnhofsplatz“ genannt, gefordert werden, der auch gute und geräumige Straßenverbindungen nach dem Stadttinneren besitzen soll. Je größer die betreffende Stadt, je stärker also in der Regel der Verkehr ist, in desto höherem Grade wachsen die Abmessungen dieses Vorplatzes, und desto weitgehender ist den zu stellenden Anforderungen nachzukommen. Hierbei ist vor allem auch noch darauf zu achten, daß der nach und von dem Bahnhof sich entwickelnde Verkehr mit dem übrigen in der Nähe des Bahnhofes vorhandenen Straßenverkehr am besten gar nicht oder doch nur tunlichst wenig in Berührung komme; beide Verkehre sollen sich wechselseitig in möglichst geringem Maße berühren und behindern.

Die zum Empfangsgebäude führenden Straßen hängen von der Lage und Gestaltung des Empfangsgebäudes und von anderweitigen örtlichen Verhältnissen ab. In großen Städten wird man sich häufig mit der Anlage des Personenbahnhofes im allgemeinen und insbesondere mit der Stellung des Empfangsgebäudes den schon bestehenden Straßen und Plätzen anpassen müssen; doch wird bisweilen auch, bei größerer Entfernung des Bahnhofes vom Mittelpunkt der Stadt, das Schaffen neuer Straßen und Wege erforderlich. Die Anlage solcher kann niemals

⁶⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1904, S. 405.

von dem betreffenden Architekten, selbst nicht von der betreffenden Bahnverwaltung, einseitig verfügt werden; vielmehr muß dies im Einvernehmen mit den mitinteressierten und maßgebenden Verwaltungen und Behörden, sowie sonstigen Faktoren geschehen, die u. a. auf die wahrscheinliche allmähliche Erweiterung der Stadt nach der Bahnhofsseite hin in allererster Reihe Rücklicht zu nehmen haben.

Es dürfte nicht überflüssig sein, die von *Engelbrecht* in einem einschlägigen Vortrage ⁷⁾ entwickelten Anschauungen hier teilweise anzuführen:

„ . . . Von einem gut angelegten Bahnhofplatz muß verlangt werden, daß er den ganzen vielgestaltigen Umschlags- und Durchgangsverkehr zwanglos und in natürlich erscheinenden Bahnen regelt und den Fußgängern, Wagen und Straßenbahnen für sich und in ihren Beziehungen zueinander Rechnung trägt. Nicht alles, was einen solchen Platz quert, will zum Bahnhof. Lag dieser auch zur Zeit der Anlage häufig außerhalb des Ortes, so dauert es doch bis zur Entstehung eines neuen Stadtteiles jenseits des Bahnhofes meist nicht lange; denn ein bequem gelegener Bahnhof regt stets die Bauluft an. Vergewärtigt man sich nun, daß die beiderseits gelegenen Stadtteile ebensoviel Beziehungen zum Bahnhof, wie auch unmittelbar zueinander haben, so erkennt man ohne weiteres, daß die so beliebte Anlage von strahlenförmig auf den Bahnhof zuführenden Straßen nur das eine Bedürfnis befriedigt und das Fehlen einer oder mehrerer den Bahnhof umgebenden Verbindungsstraßen notwendig zu einer ganz unzweckmäßigen Zusammenziehung des Gesamtverkehrs am Bahnhof führt, der sich in einer zeitweisen Überlastung des Platzes bemerkbar machen muß . . .“

Bezüglich des Fußgängerverkehres sagt derselbe Architekt mit Recht, „daß jede dem Verkehr nicht abgelaufchte Fußwegführung eine verfehlte ist“. Und inbetreff der Anlageinseln, die häufig vorgefunden werden, um den Fußgängerverkehr zu regeln, hält er es für „wohl zweckmäßig, von dem Hilfsmittel provisorischer Inseln Gebrauch zu machen, und daß man zur Schaffung des endgültigen Zustandes . . . erst dann übergeht, wenn die Versuchsanlage die Verkehrsprobe nach jeder Richtung hin bestanden hat.“

Für den Wagenverkehr gehören nach *Engelbrecht's* Ansicht „nicht weite Pflasterflächen, wohl aber ausgesprochene Fahrrichtungen auf den Bahnhofplatz. Bei den Wagenhalteplätzen ist hauptsächlich auf eine zweckmäßige Droschkenaufstellung zu achten. Für Durchschnittsverhältnisse muß hier eine Art Hafen aus der Fahrstraßenfläche abgezweigt werden, während Privatfuhrwerk und Hotelwagen, die immer nur kurze Zeit vor dem Bahnhof halten, sehr wohl an den Bordschwellen der Inseln oder frei auf dem Damm in geeigneter Weise Aufstellung nehmen können.“

In Frankreich und in England, seltener in Deutschland, hat man vor dem Empfangsgebäude, sowohl auf der Seite der Abfahrt, als auch auf jener der Ankunft, ziemlich geräumige „Vorhöfe“ angeordnet, die vollständig eingefriedigt, bisweilen auch von einzelnen Flügeln und Vorbauten des Empfangsgebäudes eingeschlossen sind; sie dienen zum Aufstellen der Omnibusse, Droschken, Automobile usw., kurz alles gewöhnlichen Fuhrwerkes, das zur Personen- und Gepäckbeförderung von und nach dem Bahnhofe bestimmt ist. Diese Vorhöfe sind häufig zum Teile überdacht und haben oft eine bedeutende Ausdehnung. *Goschler* stellt bei ganz großen Bahnhöfen einen Flächenraum von 3000 bis 3500 ^{qm} als entsprechendes Ausmaß auf; doch sind diese Abmessungen schon wesentlich über-

⁷⁾ Siehe: Der Bahnhofplatz im Städtebild, insbesondere in dem der Stadt Hannover. Zeitschr. f. Arch. u. Ing. 1909, S. 57.

nehmungen, in welchen das Wesen unferer Zeit gegenüber der Vergangenheit einen so scharfen Ausdruck fände wie in den großen Bauten für den Verkehr, den einzigen, welche mit den großen Bauwerken des Altertums wetteifern können, ja in ihrer Gesamtheit sie überragen. Es erscheint daher nicht nur als ein Recht, sondern geradezu als eine Pflicht, in diesen Bauten die heutige Kunstanschauung zum Ausdruck zu bringen und der Nachwelt monumentale Urkunden der Jetztzeit zu überliefern“

Fig. 4.

Traben-
Trarbach.

Fig. 5.



Kochem.

Empfangsgebäude auf den obengenannten Bahnhöfen der Mofelbahn¹⁰⁾.

Das vorstehend Ausgeführte, besonders aber das am Beginn des vorliegenden Kapitels Gelagte hat indes nicht nur für ganz große Bahnhöfe Gültigkeit, sondern ist bis zu einem gewissen Grade auch bei Zwischenstationen und noch kleineren Bahnhöfen feltzuhalten. In den Städten bieten die Halteftellen der Stadtbahnen dem Architekten häufig ebenso reizvolle wie dankbare Aufgaben dar. Auf dem flachen Lande ist vielfach darauf zu achten, daß sich das Empfangsgebäude der

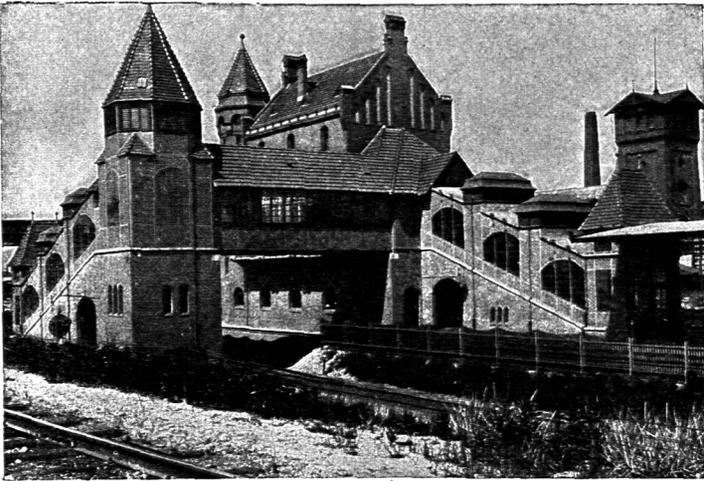
¹⁰⁾ Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1905, S. 380.

heimlichen Bauweise tunlichst anschmiege; die gewählten Kunstformen dürfen in der Umgebung nicht störend wirken. Malerische Wirkungen sind nicht allein gestattet, sondern geradezu erwünscht, sobald sie nur dem Charakter des Bauwerkes entsprechen. Die obengenannte Quelle¹⁰⁾ bringt als Beispiele von kleineren und mittleren Anlagen: die Empfangsgebäude der Moselbahn zu Traben-Trarbach (Fig. 4), zu Kochem (Fig. 5) und der Berliner Ringbahn an der Putlitzstraße (Fig. 6).

In neuester Zeit hat sich *G. v. Seidl*¹¹⁾ über den in Rede stehenden Gegenstand wie folgt ausgesprochen:

„Bahnhöfe — seien es große oder kleine, monumentale oder ländliche — gehören gewiß zu den wichtigsten und reizvollsten baulichen Aufgaben unserer Zeit. Der Bahnhof ist die Stätte des Empfanges und des Abschiedes; der erste und der abschließende Eindruck des Ortes hängt an dem Bahnhof. Bleibt auch die Hauptsache der Anlage, alles was den Betrieb betrifft, Sache des kundigen

Fig. 6.



Empfangsgebäude der Station Putlitzstraße der Berliner Ringbahn¹⁰⁾.

Fachmannes im Ingenieurgebiet, so spricht doch die Erscheinung des Hochbaues — der Eindruck — hier ein wichtiges Wort mit. Ein schöner Rhythmus, ein Charakter bestimmen ihn. Beherrschende Motive drücken ihm den Stempel auf. Als ein solches erscheint eine große, fast feierliche, von jedem Standpunkt aus wohl sichtbare Uhr als ein Hauptwahrzeichen. Denn der ganze Bahnhof selbst ist eine große Uhr, und die Zeit, das sich Bewegende, und dessen Einteilung ist sein Kennzeichen. Meist sind es aber Fabrikzifferblätter, die wir hier sehen, statt großartige und eindrucksvolle Gebilde, die den Raum beherrschen sollten.

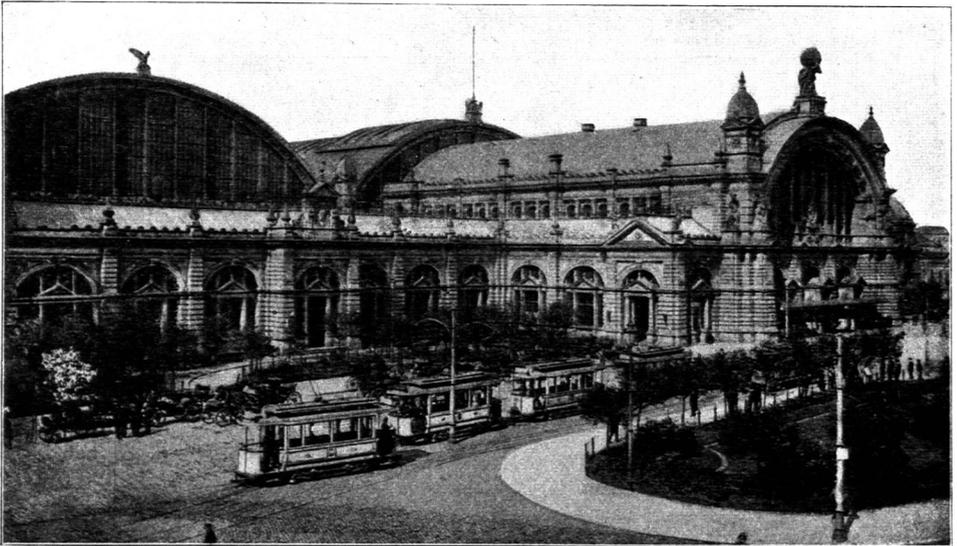
Ist die Uhr aber der Ausdruck der Bewegung, so erscheint auch der Ausdruck des unbeweglichen Standortes ebenso wichtig. Das ist in größeren Städten ihr weithin bekanntes Zeichen, ihr Stadtwappen. Wenn in München das Münchner Kindl dem Aussteigenden in würdiger Form in die Augen fällt, in Berlin der Bär, in Mainz das Rad, in Bremen, Worms die Schlüssel, so ist dieser Anblick eine Art Empfang; man fühlt die Stätte, an der man angekommen ist, in ihrer kulturhistorischen Bedeutung, in ihrer Gegenwart und Vergangenheit.

¹¹⁾ In: Deutsche Bauz. 1909, S. 470.

Die Art der Halle wird so vielfach verschieden sein, als es Bahnhöfe gibt; aber eine schöne Gestaltung dieser Eigenart ist für jeden möglich und notwendig. Auch hier wurde, wie bei dem Wohn- und Geschäftshaus, häufig zu viel falcher Prunk verwendet, und das Wichtigere, ein schöner Rhythmus, eine edle Durchbildung, blieben oft genug vernachlässigt.

Hierüber allgemein zu sprechen ist schwerer als über die Wartefäle mit ihren gähnenden Wänden, die nur an der Unterkante durch verzaugt aufgehängte Plakate „geschmückt“ sind. Schöne Plakate unterhalten und belehren und schaden an geeigneter Stelle nicht. Aber die großen Flächen! Wie könnten diese dem wartenden Reisenden angenehm und nützlich werden, wenn sie in ihrer ganzen Größe mit Landkarten der jeweiligen Umgegend ausgefüllt wären, die bei aller

Fig. 7.



Südliche Ansicht vom Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a. M.

örtlichen Richtigkeit ebenfogut als Bild gegeben werden könnten. Die Wälder als solche gemalt, die Seen und Flüsse auch, die Orte mit ihrer charakteristischen Umrißlinie, den bekannten Türmen usw., sodaß man angenehm in dieselben schauen könnte. Es ließe sich unendlich viel sagen; aber wir sind bald am Ziel; daher nur noch das eine: daß die ländlichen Bahnhöfe auch Gegenstände des Schmuckes für die Landschaft sein müßten und sein könnten.“

Auf vielen amerikanischen Eisenbahnen, namentlich auf solchen in wenig bewohnten oder gar erst zu erschließenden Gebieten, zeichnen sich die Empfangsgebäude der Bahnhöfe durch eine Frische der Erfindung aus, die ihnen einen eigenartigen Reiz verleiht. Durch geschickten Wechsel der Fensteröffnungen z. B. gelangt jeder einzelne Innenraum in seiner Eigenart äußerlich zur Kennzeichnung. Auf bedeutungslosen Zierat wird verzichtet, eine übertriebene Höhenentwicklung vermieden. Geeignete Beispiele sind in der unten genannten Zeitschrift¹²⁾ zu finden.

¹²⁾ *American architect* 1891, 17. Jan.

Um der der Stadt zugewendeten Front des Empfangsgebäudes ein charakteristisches Aussehen zu geben, um offenkundig zu zeigen, welchem riesigen Verkehre das Bauwerk zu dienen hat, hebt man an dieser Schauffeite nicht selten die Eingangshalle kräftig hervor und gibt ihr ein mächtiges Gepräge. Bei Kopftationen verfährt man zweckmäßigerweise wohl auch derart, daß man den Querbau des Empfangsgebäudes nicht zu hoch hält — nur so hoch, daß die Eingangshalle die nötige Höhe bekommen kann — und daß sich die Bahnsteighallen in ihrem oberen Teile darüber erheben; dadurch kommt der Zweck des Gebäudes zu sehr kennzeichnendem Ausdruck. Oder man gestaltet, wie in Fig. 7 geschehen, die Eingangshalle nach außen hin derart, daß sie in gewissem

Fig. 8.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Stuttgart.

Sinne als Fortsetzung der Bahnsteighalle erscheint und letztere dadurch entsprechend hervorgehoben wird.

In Deutschland hat vor allem das Empfangsgebäude zu Stuttgart, das in nicht zu langer Zeit durch ein neues ersetzt werden wird, ein äußerst charakteristisches Gepräge (Fig. 8). Sonstige wohlgelungene Lösungen findet man an einigen französischen Bahnhöfen, vor allem aber an den größeren Stationen Italiens (Fig. 9 bis 11). Unter den neueren Ausführungen nimmt das Empfangsgebäude des neuen Bahnhofes der Schweizerischen Bundesbahnen zu Basel (Fig. 12) einen bemerkenswerten Rang ein, wiewohl das Hervorheben der Bahnsteighalle an einer Stelle, die ihrer tatsächlichen Lage nicht entspricht, nicht frei von Tadel bleiben kann.

Vielfach wurden und werden die Hauptschauffeiten der Empfangsgebäude durch Türme geschmückt und ausgezeichnet; sie bilden eines der wirkungsvollsten Mittel zur Belebung des architektonischen Organismus.

Fig. 9.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Genua.
(Inzwischen erweitert worden.)

Fig. 10.



Empfangsgebäude des Zentralbahnhofes zu Rom.

Der erste Anlaß zur Errichtung von Türmen erwächst aus § 54, Absatz 2 der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen

der Haupt- und Nebeneisenbahnen usw.“, der für Hauptbahnen vorschreibt: „Auf größeren Stationen sollen die Zeitangaben vom Zugang zu denselben . . . auch im Dunkeln erkennbar sein.“ Ebenso ist durch § 26, Absatz 2 der „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung“ bestimmt: „Jeder Bahnhof ist mit einer für die Reisenden sichtbaren Uhr auszustatten. Auf größeren Bahnhöfen muß die Zeitangabe sowohl von der Zugang- als von der Bahnseite zu erkennen sein.“ Will man nun die Bahnhofsuhr von weitem sichtbar anordnen, so bleibt kaum etwas anderes übrig, als ihr Zifferblatt auf einem entsprechend hohen Turmbau anzubringen. Solches ist schon früher vielfach ausgeführt worden und in neuerer Zeit auf den Bahnhöfen zu Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57) und zu Homburg v. d. H. (siehe Fig. 60) geschehen.

Aber auch aus der inneren Gliederung des Empfangsgebäudes kann eine Turmanlage hervorgehen. Wenn z. B. das zu den Dienstwohnungen führende

Fig. 11.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Mailand.

Treppenhaus an einer Gebäudeecke angeordnet ist und so ausgebildet werden soll, daß die Bewohner, mit Haushaltsgegenständen beladen, noch bequem in den Bodenraum eintreten können, so muß es in der Regel zum mindesten mit einem besonderen Dache überdeckt werden; bildet man es als besonderes Bauglied aus, so liegt eine turmartige Ausgestaltung sehr nahe.

Derartige Uhr- und Treppentürme erweisen sich als äußerst willkommen, wenn bei gewissen festlichen Gelegenheiten das Empfangsgebäude mit Fahnen, Flaggen und dergl. geschmückt werden soll. Am Turm angebrachte Flaggen geben dem Bauwerk in hervorragender Weise ein festliches Gepräge. Bei einem ganz großen Empfangsgebäude kann die Schaffung eines besonderen Flaggenturmes wohl gerechtfertigt erscheinen.

Es muß weiter zugegeben werden, daß man in vielen Fällen das Anbringen eines Turmes als rein dekorative Zutat nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen braucht. In einer Turmanlage kann man recht häufig ein verhältnismäßig geringe Kosten verurfachendes Mittel erblicken, durch das man dem Empfangs-

gebäude ein charakteristisches, unter Umständen sogar monumentales Gepräge verleihen kann.

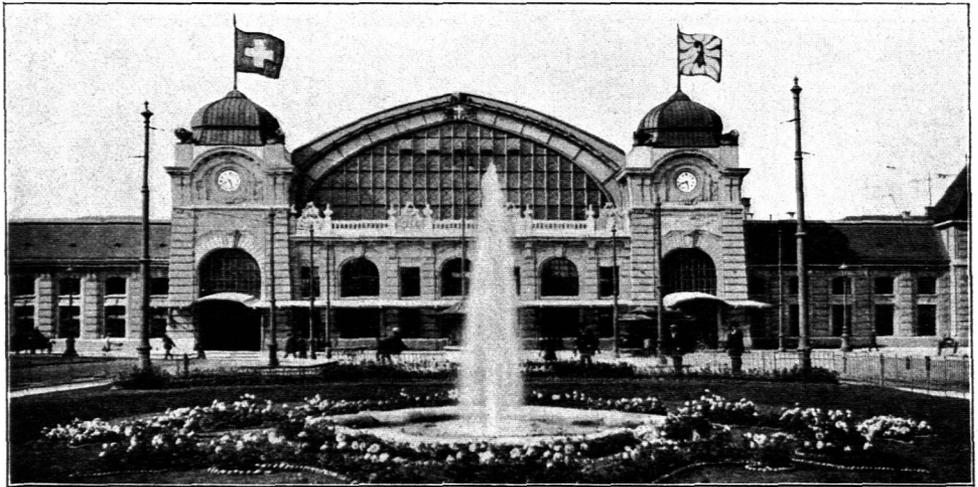
24.
Lage des
Empfangs-
gebäudes.

Faßt man das in Art. 7 (S. 5) über die verschiedenen Arten und Benennungen von Bahnhöfen Gesagte zusammen und zieht man daraus dasjenige, was die Lage des Empfangsgebäudes zu den Gleisen und zur Stadt betrifft, so kommt man zu nachstehenden Ergebnissen.

1) Die, sozusagen, naturgemäßeste Lage des Empfangsgebäudes ist es, wenn es an der der Stadt zugewendeten Seite der beiden Hauptgleise errichtet ist. Tatsächlich finden wir diese Anordnung schon bei den ältesten Bahnhofsanlagen durchgeführt, und so entstanden die auf S. 7 vorgewährten Durchgangsstationen.

Auch auf vielen End- oder Ortstationen, selbst auf einzelnen Kopfstationen ist das Empfangsgebäude in solcher Weise gestellt.

Fig. 12.



Empfangsgebäude des neuen Bahnhofes der schweizerischen Bundesbahnen zu Basel.

Früher legte man das Empfangsgebäude in der Regel in die Mitte der Bahnhofsanlage. Gegenwärtig setzt man es mehr an das eine Ende, wodurch man gegen das andere Ende hin Raum für die Güterverkehrsanlagen gewinnt; auch ist die Übersicht eine bessere.

Nicht immer ist es möglich, das Empfangsgebäude an der der Stadt zugewendeten Seite der beiden Hauptgleise zu errichten. In einem solchen Falle ordnet man es an der entgegengesetzten Gleiseite an, jedoch so, daß einer späteren Gleisvermehrung nichts im Wege steht.

2) Bisweilen fehlt es bei Durchgangsstationen an Platz, um das Empfangsgebäude an der einen oder anderen Seite der Gleise anordnen zu können; alsdann setzt man es brückenartig quer über die Gleise.

3) Auf den sog. Kopfstationen (siehe Art. 14, S. 7) steht das Empfangsgebäude entweder quer vor sämtlichen Gleisen oder doch vor einem größeren Teile der Gleise. Seine Grundform hängt hauptsächlich davon ab, ob der Kopfbahnhof gleichzeitig Durchgangsstation ist oder nicht.

Kopfstationen gestatten infolge der Lage des Empfangsgebäudes zu den Gleisen, daß man mit ihnen bis tief in das Herz der Stadt eindringen kann und daß bei sachgemäßer Ausbildung

der Bahnhofsbetrieb sich sehr einfach gestaltet. Allein sie haben auch Mängel, die sich selbst bei sorgfältigster Anlage nicht vermeiden lassen:

α) Auf Kopfbahnhöfen liegt die Gefahr vor, daß der einfahrende, nicht richtig gebremste Zug auf den Prellbock auffährt; auch wenn letzterer noch so sorgsam konstruiert und angebracht ist, so sind Unglücksfälle nicht ausgeschlossen.

β) Zugkreuzungen der ein- und ausfahrenden Züge, sowie mit den Zügen vom und zum Abstellbahnhof sind kaum zu vermeiden.

γ) Die Kopfstationen verlangsamten den Betrieb, weil die Züge ihre Geschwindigkeit früher ermäßigen müssen als auf Durchgangsstationen und weil das Umsetzen der Maschinen und der Packwagen — wegen des Wechfels der Fahrtrichtung — bedeutende Zeitverluste mit sich bringt.

δ) Infolge dieses Umsetzens der Lokomotive ufw. muß in der Regel die Anzahl der Gleise größer sein als auf anderen Bahnhöfen des gleichen Verkehrsumfanges; daher müssen auch die Weichenentwickelungen am Anfang einer Station umfangreicher und verwickelter sein, wodurch selbstredend weitere Gefahrenpunkte entstehen.

4) Auf sog. Keil- oder Gabelbahnhöfen (siehe Art. 14, S. 7) wird das Empfangsgebäude in der Regel in den durch die zusammenlaufenden Bahnlinien gebildeten keilförmigen Zwickel gesetzt.

5) Auf sog. Inselbahnhöfen (siehe ebenda.) wird das Empfangsgebäude fast stets inselartig zwischen diejenigen Bahnlinien gesetzt, die in die betreffende Station einmünden, bzw. sie durchfahren.

In beiden Fällen (4 u. 5) kann es, je nach der Lage der betreffenden Stadt, geschehen, daß die zum Empfangsgebäude führende Zufahrtsstraße die Bahnhofsgleise kreuzt. Das Kreuzen in Planumshöhe wird nur in seltenen Fällen möglich sein; deshalb wird diese Zufahrtsstraße in den meisten Fällen über, bzw. unter den Gleisen durchzuführen sein.

Es kann in keiner Weise überraschen, wenn bezüglich der Gesamtanordnung der verschiedenen Empfangsgebäude eine sehr große Mannigfaltigkeit festgestellt werden muß. Schon die ungemein verschiedene Größe der betreffenden Stadt, bzw. Ortschaft und der überaus schwankende Umfang des Personenverkehrs bedingen jene Mannigfaltigkeit. Aber in fast gleichem Maße sind die einander nur sehr selten gleichenden örtlichen Verhältnisse, die fast überall anders gestaltet sind, von wesentlichem Einfluß auf die Gesamtanordnung und Grundrißbildung solcher Bauwerke. Deshalb lassen sich nur einige wenige Grundsätze aufstellen, die beim Entwurf eines Empfangsgebäudes stets zu beachten sind und denen auch genüge getan werden muß.

1) Ein für alle Arten von Bahnhofsanlagen gültiger Grundsatz lautet: Die Reisenden sollen so wenig als irgend möglich Gleise zu überschreiten haben. Je größer ein Bahnhof ist und je stärker der Verkehr, desto schärfer ist diese Regel einzuhalten.

2) Die vom abfahrenden Reisenden zu betretenden und zu verfolgenden Wege und Räume müssen derart angeordnet sein, daß er gewissermaßen darauf hingewiesen, ja gezwungen wird, einen bestimmten Weg einzuschlagen, um nach seinem Wartesaal, bzw. nach dem Bahnsteig und Zug zu gelangen. Unnützes Hin- und Hergehen oder gar Rückwege sind völlig auszuschließen.

Mit Recht sagt (mit einigen unwesentlichen Umänderungen) *Wulff*¹³⁾: „Der Weg, den der Reisende vom Eingange aus am Fahrkarten- und Gepäckschalter, unter Umständen auch am Telegraphenschalter, um Depeschen abzugeben, und am Schalter des Pfortners zur etwaigen Zurücknahme des Handgepäckes vorbei zu nehmen hat, um von dort in die Wartehalle und von hier nach einiger Rast auf den Bahnsteig zu gelangen, bildet, wenn er der denkbar kürzeste und am leicht-

¹³⁾ In: Das Eisenbahn-Empfangs-Gebäude ufw. Leipzig 1882. S. 16.

testen aufzufinden ist, die naturgemäße Trasse für die Gesamtanordnung der Räume. Sie bildet die anfänglich in einem Strange durchlaufende, dann in viele Zweige sich ausbreitende Hauptpulsader für den Organismus des Empfangsgebäudes.

Mit dieser Hauptkurve, welche der Strom der Reisenden an den betreffenden Schaltern vorbei nach den Wartefälen hin beschreibt, verbindet sich eine Nebenkurve, welche die unmittelbar vom Eingang zu den Wartefälen sich wendenden Begleiter derselben (Freunde, Verwandte usw.) beschreiben. . .“

Hierbei ist noch diejenige „Nebenkurve“ unberücksichtigt, die solche Reisende zu benutzen haben, die mit Umgehung der Wartefäle aus der Eingangshalle unmittelbar nach dem Bahnsteig sich begeben¹⁴⁾.

3) Auf der Ankunftsseite liegen die Dinge wesentlich einfacher, weil die ankommenden Reisenden keine Wartefäle zu benutzen und keine Fahrkarten zu lösen haben. Es braucht daher nur ein vom Ankunftsbahnsteig aus leicht und rasch erreichbarer Ausgang vorgesehen zu werden, von dem man wieder auf dem kürzesten Wege an die Gepäckaushalle und von da in das Freie gelangen können muß.

In beiden Fällen (2 u. 3) sollen bei diesen Wegen verlorene Steigungen tunlichst vermieden werden. Nur, wo es die örtlichen Verhältnisse nicht anders gestatten, darf es vorkommen, daß die Reisenden bis auf eine bestimmte Höhe emporzufsteigen und dann wieder um etwa gleich viel hinabzufsteigen haben oder umgekehrt.

4) Die abfahrenden Reisenden sind von den ankommenden tunlichst abzulondern. Je weniger beide miteinander in Berührung kommen, desto zweckmäßiger ist die Gesamtanordnung. Das Begegnen dieser beiden Verkehrsströme oder gar das Kreuzen ist möglichst zu vermeiden, und zwar um so ängstlicher, je größer der Bahnhof und je stärker der darin sich vollziehende Verkehr ist.

Auf mittelgroßen Bahnhöfen spielt dieser Punkt naturgemäß in der Regel keine wesentliche Rolle und tritt bei Haltestellen und anderen kleinen Stationen meist ganz in den Hintergrund. Aber er führt auf ganz großen Bahnhöfen mit sehr starkem Verkehr dazu, daß man Bahnhofseingang und Bahnhofsaustritt vollständig voneinander trennt.

Indes kann auch auf kleineren Stationen eine strenge und ausgiebige Scheidung der Ankommenden und Abfahrenden notwendig werden. So z. B. auf den Haltestellen von Stadtbahnen oder auch auf kleinen Bahnhöfen in der Nähe von stark besuchten Ausflugsorten und dergl.

Sind Begegnungen, bzw. Kreuzungen der beiden Verkehrsströme aus örtlichen oder anderen Gründen nicht zu umgehen, so muß man die daraus sich ergebenden Mißstände weitgehendst zu mildern trachten; z. B. dadurch, daß man die Wege, welche die Reisenden zu beschreiten haben, möglichst breit gestaltet usw.

5) Auf reichliche Zufuhr von Licht und Luft ist besonderer Wert zu legen. Es gibt eine große Anzahl von Einrichtungen, bei denen sowohl die Reisenden, als auch die Beamten äußerst deutlich zu sehen haben, und es ist deshalb in Art. 19 (S. 13) von der Erhellung der Bahnhofsäumlichkeiten bereits eingehend

¹⁴⁾ Das vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Eisenbahn-Verordnungs-Blatt“ Nr. 32 vom 23. Juli 1901 sagt in seinen „Grundsätzen und Grundrißmustern für die Aufstellung von Entwürfen zu Stationsgebäuden“: „Das Stationsgebäude ist derart anzuordnen, daß der Reisende nach dem Eintritt in das Gebäude die Lage der wichtigsten Räume überblicken kann, und daß auf dem Wege zum Fahrkartenschalter, zur Gepäckaushalle und zu den Warteräumen oder unmittelbar zum Bahnsteig eine Kreuzung der Verkehrsrichtungen möglichst vermieden wird.“

gelprochen worden. Durch die vielen Menschen, die im Empfangsgebäude zu verkehren haben, durch den niemals ganz abzuhaltenden Rauch der Lokomotiven, durch die Einrichtungen für künstliche Beleuchtung und in sonstiger Weise wird die Luft stark und rasch verdorben; deshalb sind kräftig wirkende Lüftungseinrichtungen unentbehrlich.

Von nicht geringem Einfluß auf die Gesamtanordnung der Empfangsgebäude, namentlich auf die Befolgung der im vorhergehenden unter 2 u. 3 ausgesprochenen Grundsätze, ist die Art und Weise, wie geprüft, bzw. überwacht wird, daß jeder Reisende mit einer gültigen Fahrkarte versehen ist. Auf den preußischen Staatsbahnen und auf den meisten anderen deutschen Eisenbahnen bestand sehr lange der Gebrauch, daß die Fahrkartenprüfungen durch die Schaffner in den laufenden Zügen besorgt wurden. In Österreich, Frankreich und einigen anderen Ländern hatte schon lange die Einrichtung bestanden, daß nur das mit Fahr- oder mit besonderen Zutrittskarten versehene Publikum zu den Bahnsteigen und Warteräumen zugelassen wird. Hierdurch wird in erster Reihe die Pünktlichkeit des Abfertigungsdienstes wesentlich gefördert und die Sicherheit des Betriebes in nicht geringem Maße erhöht.

Im Jahre 1874 entschloß man sich auch auf den preußischen Staatsbahnen, diese Abperrungsmaßregeln zur Aufrechterhaltung eines regelmäßigen Betriebes und Verhütung erheblicher Belästigungen der Reisenden auf einigen Linien zur Ausführung zu bringen, später auf einigen Berliner Bahnhöfen usw. Doch dauerte es noch lange, daß die Bahnsteige und Wartefäle, besonders an Sonn- und Festtagen, von müßigen Zuschauern überfüllt blieben, und daß das reisende Publikum sehen mußte, wie es sich durch die überfüllten Warteräume seinen Weg bahnte; die Stationsbeamten hatten oft die größte Mühe, die Züge pünktlich abzufertigen und Unglücksfälle zu verhüten.

Inzwischen hatten sich in bedenklichem Maße die Unfälle durch das Abtürzen von Zuschaffnern, die behufs Ausübung der Fahrkartenprüfung während der Fahrt auf den Trittbrettern der Wagen entlang klettern und, dabei jeder Witterung ausgesetzt, in erhöhtem Maße Leben und Gesundheit auf das Spiel setzen mußten, vermehrt. Aus allen diesen und noch manchen anderen Gründen wurde bei der Eröffnung der Berliner Stadtbahn 1882 eine abgeänderte Fahrkartenprüfung eingeführt, und 1891 konnte von seiten der preußischen Staatsbahnverwaltung auf einigen Schnellzugstrecken das Gleiche geschehen, nachdem auch auf den belgischen Staatsbahnen (1884—86) in derselben Weise vorgegangen worden war.

Am 1. Oktober 1893 wurde auf den preußischen Staatsbahnen die sog. „Bahnsteigsperrre“ allgemein in Ausübung gebracht, so daß seither das Betreten der Bahnsteige, unter Umständen auch der Warte- und Erfrischungsräume, nur nach Vorweis einer Fahr- oder einer besonderen Bahnsteigkarte geschehen darf.

Die erste Folge dieser Maßregel war, daß auf vielen Stationen bauliche Veränderungen vorgenommen werden mußten, durch welche die neue Art der Fahrkartenprüfung erst ermöglicht wurde, Veränderungen, auf die im nachstehenden nicht näher eingegangen werden soll. Nur so viel sei bemerkt, daß viele der bestehenden Bahnhöfe durch diese Veränderungen an ihrer organischen Anordnung nicht unbedeutend verloren haben; denn die Grundrisse der betreffenden Empfangsgebäude waren auf diese Art der Fahrkartenprüfung nicht eingerichtet. Zahlreiche vorhandene Türen mußten beseitigt oder dauernd geschlossen, neue Türen angelegt und vor allem Abperrgitter oder Schranken aufgestellt, sog. „Pferche“ geschaffen werden.

Die weitere Folge der eingeführten Bahnsteigsperrre bestand naturgemäß darin, daß beim Entwerfen neuer Bahnhofsanlagen, namentlich ihrer Empfangsgebäude, auf das nunmehrige Verfahren der Fahrkartenprüfung Rücksicht genommen werden mußte und noch muß. Hierbei ist es vor allem grundätzlich wichtig, ob man die Warte- und Erfrischungsräume in die Bahnsteigsperrre einbeziehen will oder

nicht, ob also die Reisenden erst nach erfolgter Prüfung der Fahrkarte den Wartesaal betreten dürfen, oder ob diese Prüfung erst beim oder nach dem Verlassen der Wartefäle vorgenommen wird, ob also diese Räume „Sperrfrei“ angeordnet werden sollen.

Allgemein läßt sich weder dem einen, noch dem anderen Verfahren der Vorzug einräumen¹⁵⁾. Feststehen dürfte, daß auf größeren Bahnhöfen das Einbeziehen der Wartefäle, sobald diese auch für die Zwecke der Erfrischung für die Reisenden in Frage kommen, in den abgeperrten Bezirk dringender erforderlich ist als auf kleineren Stationen. Denn es würde eine große Belästigung der Reisenden sein, wenn sie jedesmal beim Betreten und Verlassen der Wartefäle an den Bahnsteigtüren einer Erfrischungsstation der Fahrkartenprüfung unterzogen werden sollten. Ebenso dürfte auf Stationen, auf denen mehrere Bahnlinien zusammenlaufen und ein regelmäßiger Übergangsverkehr stattfindet, das Einbeziehen der Warteräume in die Absperrung aus gleichen Gründen notwendig sein; das Lösen einer neuen Fahrkarte darf selbstredend erst nach dem Passieren der Einlaßstelle, an der die abgefahrene Karte abgegeben wird, möglich gemacht werden.

Auch wird bei einem solchen Vorgang der weitere Vorteil erreicht, daß die Wartefäle in der Regel nicht so stark überfüllt sind, weil Personen, die den Abfahrenden das Geleite geben, es meist vermeiden, eine Bahnsteigkarte zu lösen. Mißständig ist es, daß es unmöglich ist, die Bahnhofswirtschaft zu benutzen, ohne eine Bahnsteigkarte zu lösen. Ferner kommt es dabei wohl auch vor, daß die Aborte gleichfalls in die Bahnsteigsperrung einbezogen sind, was naturgemäß wenig willkommen ist. Nicht zu unterschätzen ist es bisweilen, daß man den Gewohnheiten eines Teiles der Bevölkerung in unliebfamer Weise entgegentritt und unter Umständen die Bahnhofswirtschaften in mittelbarer Weise geschädigt werden können.

Die Fahrkartenprüfung vor die Wartefäle zu verlegen, ist auch für ganz oder teilweise eingeschlossene Empfangsgebäude, also bei sog. Insel- und Keilbahnhöfen, zu empfehlen, weil alsdann der Verkehr der Reisenden aus den Warteräumen nach verschiedenen Bahnsteigseiten ohne weiteres ermöglicht ist. Würde man in diesen Fällen die Wartefäle dem freien Verkehr offen halten, so würde zum Befetzen ihrer zahlreichen Ausgänge eine große Zahl von Beamten notwendig werden, während man im anderen Falle meist leicht mit nur einer Einlaßstelle auskommen wird.

Auf Kopfbahnhöfen wird die Lösung der in Rede stehenden Frage in der Regel keine besonderen Schwierigkeiten darbieten. Ob auf diesen die Warteräume abgeperrt oder freigelassen werden sollen, wird stets nach ihrer Lage im einzelnen, nach ihrer Anordnung untereinander und ihrer Verbindung mit den Flurgängen und Bahnsteigen abhängig sein.

Ebenso muß auf Bahnhöfen mit Tunnelanlagen jene Frage von Fall zu Fall entschieden werden. Sobald die Wartefäle in der Höhe der Bahnsteige gelegen sind und, wenn sie infolge dessen durch die Tunnel- und Treppenanlagen von der Eingangshalle und den Fahrkartenschaltern getrennt sind, so empfiehlt es sich, die der Fahrkartenprüfung dienenden Schranken vor oder in dem Tunnel selbst an geeigneter Stelle zu errichten, so daß alsdann die Wartefäle in die Absperrung einbezogen werden. Wenn hingegen die Warteräume im Erdgeschoß des Vordergebäudes untergebracht sind, so läßt sich eine so allgemeine Regel nicht aufstellen; die im besonderen Falle vorliegenden örtlichen Verhältnisse sind zu berücksichtigen und dabei dahin zu trachten, daß sich die Absperrung am einfachsten und mit den geringsten dauernden Kosten durchführen läßt, ohne Belästigung für die Reisenden¹⁶⁾. —

Auf italienischen Bahnhöfen ist es vielfach üblich, die Fahrkartenprüfung vor dem Betreten der Wartefäle vorzunehmen, was dort besonders mißständig ist. Die Wartefäle werden nämlich, in Rücksicht auf die Fahrkartenprüfung, bis zum Eintreffen des betreffenden Beamten, also etwa bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges, geschlossen gehalten. Reisende, die früher auf dem Bahnhof ankommen, müssen sich entweder auf Wunsch den Wartesaal öffnen und sich darin einschließen lassen, oder sie müssen sich so lange in der Eingangshalle aufhalten, bis die Wartesaaltüren geöffnet werden. Daher das überaus lebhafte Verkehrstreiben in den Eingangshallen italienischer Bahnhöfe; daher auch die sehr geringe Benutzung der italienischen Wartefäle, die häufig mit großem, ja unnötigem Aufwand ausgestattet sind.

Die Anzahl der Ein- und Ausgänge, an denen die Fahrkarten geprüft werden, richtet sich nach der Art und der Größe des Verkehrs. Wahl und

¹⁵⁾ In dem an verschiedenen Stellen bereits bezeichneten „Eisenbahn-Verordnungs-Blatt“ wird allerdings ohne weitere Einschränkung empfohlen, „auf kleinen Stationen mit schwächerem Verkehr die Warteräume im freien Verkehr zu belassen; desgleichen auf Stationen mit nur zeitweise starkem Verkehr (an Markttagen), wenn die Vorhallen und Flure nur beschränkten Raum bieten.“

¹⁶⁾ Siehe: Centralbl. d. Bauverw. 1893, S. 249, 261.

Anordnung der betreffenden Prüfungsstellen sind so zu treffen, daß möglichst wenig Personal erforderlich wird, so daß also z. B. bei schwachem Verkehr für alle Klassen und für Zu- und Abgang ein einziger Bediensteter ausreicht. Diese Bediensteten werden häufig „Bahnsteigschaffner“ oder „Sperrschaffner“ geheißen.

Über die Einrichtungen für die Bahnsteigsperre wird noch in Kap. 8 (unter f) gesprochen werden.

2. Kapitel.

Eingangshalle und Zubehör.

a) Eingangshalle und -flur.

Die Eingänge in die Empfangsgebäude haben eine verschiedene Lage erhalten.

27.
Eingang.

1) In den allermeisten Fällen befindet sich der Haupteingang in das Empfangsgebäude an der den Gleisen abgewandten, bezw. der betreffenden Stadt zugewendeten Front. Dies hängt mit dem Umfande zusammen, daß, wie bereits in Art. 24 (S. 24) gesagt worden ist, die meisten Bahnhöfe Durchgangsstationen sind; als Grundform des Empfangsgebäudes ergibt sich ebenso einfach, wie naturgemäß das langgestreckte Rechteck, dessen längere Seiten parallel zu den Gleisen gerichtet sind. An der einen Langfront (Rückfront) zieht sich alsdann der Hauptbahnsteig mit den Hauptgleisen hin, während die dazu parallele Front (Vorderfront) dem Bahnhofsvorplatz, bezw. der Stadt sich zuwendet.

2) Auf vielen Kopfbahnhöfen wird der Eingang in das Empfangsgebäude in ähnlicher Weise angeordnet, nur mit dem Unterschiede, daß die log. Vorderfront nicht mehr parallel zu den Gleisen, sondern senkrecht dazu gestellt ist. Auch hier bekommt das vor Kopf der Gleise stehende Empfangsgebäude, bezw. derjenige seiner Trakte, der senkrecht zu den Gleisen gerichtet ist, meist die Form eines langgestreckten Rechteckes, an dessen einer Langseite der Kopfbahnsteig angebracht ist und in dessen anderer (nach der Stadt gerichteten) Langseite sich der Eingang befindet.

3) Örtliche Verhältnisse, namentlich die Lage der Stadt zum Bahnhof, beengte Raumverhältnisse und dergl. bringen es bisweilen mit sich, daß der Eingang sowohl bei Durchgangs-, als auch auf Kopfstationen nicht an die äußere Langfront des Empfangsgebäudes, sondern in eine seiner Quer- oder Stirnfronten verlegt werden muß.

4) Auf Keil- und Inselbahnhöfen ist der Eingang in das Empfangsgebäude in sehr vielen Fällen gleichfalls an einer seiner Querfronten gelegen, wiewohl die Anordnung an einer Langfront nicht ausgeschlossen ist.

5) Verhältnismäßig selten findet man den Eingang an einer abgechrägten Ecke (übereck) des Empfangsgebäudes angebracht.

6) Eine vom Rechteck stark abweichende Grundform des Empfangsgebäudes entspringt in der Regel aus örtlichen Verhältnissen; auf Grund letzterer muß man eine zweckmäßige Lage des Einganges ausfindig machen. Alsdann kann es auch vorkommen, daß der Haupteingang in eine einpringende Ecke zu liegen kommt.

Wird bei Zwischenstationen eine malerische Gruppierung der Baumassen angestrebt, so wird man gleichfalls nur sehr selten zur regelmäßig rechteckigen Grundrißgestalt des Empfangsgebäudes gelangen und infolgedessen den Haupteingang in eigenartiger Weise anzuordnen haben.