

### c) Einschränkung der Wartesaal-Grundfläche.

Im vorstehenden wurde mehrfach, namentlich im vorhergehenden Artikel, erörtert, daß die Warte- und Erfrischungsräume in neuzeitlichen größeren Bahnhöfen geradezu gewaltige Abmessungen angenommen haben, besonders in Deutschland; der auf der Tafel bei S. 67 dargestellte Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M. und das an der genannten Stelle angeführte Leipziger Beispiel tun dies am deutlichsten dar. Hierdurch steigern sich nicht allein die Baukosten der Empfangsgebäude zu einer früher nicht gekannten Höhe, sondern auch die Wege, welche die Reisenden innerhalb dieser Bauten zurückzulegen haben, werden ganz bedeutende, ermüden das Publikum und beeinträchtigen die Überfichtlichkeit.

Man ist sich dieser Tatsache an verschiedenen Stellen bewußt geworden und hat auf Mittel und Wege gefonnen, in welcher Weise man die Grundflächen, die gegenwärtig die Warte- und Erfrischungsräume einnehmen, einschränken könnte, bezw. kann. Der wichtigsten davon sei im nachstehenden gedacht.

1) Eine sehr bedeutende Entlastung der Wartefäle wird dadurch erreicht, daß man einen unmittelbaren Ausgang aus der Eingangshalle auf den Hauptbahnsteig vorlieht (siehe Art. 33, S. 36). Hierdurch wird eine sehr große Anzahl von Reisenden veranlaßt, die Wartefäle überhaupt nicht zu benutzen, sondern unmittelbar den Bahnsteig zu betreten.

2) Auf französischen Bahnhöfen, vereinzelt auch auf einigen italienischen und anderen Stationen, schränkt man die für die Warteräume notwendige Grundfläche dadurch ein, daß man nur einen einzigen großen Wartesaal vorlieht und diesen durch niedrige (etwa 2<sup>m</sup> hohe) Scherwände nach den verschiedenen Fahrklassen zerlegt.

3) Ein weiteres Mittel, die allzugroße Grundfläche der Wartefäle einzuschränken, zeigt die in Art. 61 (S. 76) mitgeteilte, auf italienischen Eisenbahnen übliche scharfe Trennung der Bahnhofswirtschaft von jenen Sälen.

4) Auf manchen französischen Bahnhöfen ist der in Rede stehende Zweck dadurch erreicht worden, daß man eine größere Warte- oder Wandelhalle (ohne Klaffeneinteilung) anordnet, an die sich nur ganz kleine Warteräume anschließen. Ein hervorragendes Beispiel dieser Art ist das Empfangsgebäude auf dem Bahnhof St.-Lazare zu Paris.

Dieser Bahnhof ist eine Kopftation mit hochliegenden Gleisen, wodurch eine zweigeschoffige Anlage bedingt ist. Das Empfangsgebäude und der sich längs des letzteren hinziehende Kopfbahnsteig sind senkrecht zu den Gleisen, bezw. zu den zwischen diesen liegenden Zungenbahnsteigen gestellt. Im Erdgeschoß, in Straßenhöhe, befindet sich die Eingangshalle mit Fahrkarten- und Gepäckschaltern und vor ihr die überdachte Vorfahrt. Aus dieser Halle führen links und rechts Treppenaufgänge zu der darüber gelegenen Wandelhalle, die vom Kopfbahnsteig zum größten Teile durch die schmale Reihe von kleinen, in einfachster Weise mit hölzernen Sitzbänken ausgestatteten Warteräumen getrennt sind, sonst durch andere Räume, die für die Reisenden, bezw. für den Stationsdienst erforderlich sind.

Die Wandelhalle ist durch eine Reihe eiserner Säulen weit geöffnet und gewährt von dieser aus den Blick von oben in das geräuschvolle Treiben der unten befindlichen Eingangshalle, in der sich das Publikum, der großen Abmessungen wegen, mehr zerstreut und der Verkehr sich geräuschloser vollzieht.

Jedem Zungenbahnsteig entsprechend führt ein besonderer Durchgang zum Kopfbahnsteig, und zwar jedesmal durch einen der kleinen Warteräume; jeder dieser Durchgänge ist durch geeignete Aufschriften genau bezeichnet, so daß der Reisende sich bereits in der Wandelhalle den richtigen Weg nach seinem Zuge suchen kann. Etwa 10 Minuten vor Abgang eines Zuges wird die zugehörige Tür geöffnet; die übrigen bleiben geschlossen. Nunmehr können die Reisenden in die Warteräume eintreten, bezw. sie verlassen. Will jemand früher eintreten, so muß er sich — ähnlich wie in Italien (siehe Art. 26, S. 28) — darin einschließen lassen; doch kommt dies äußerst selten

66.  
Überblick.

67.  
Bahnsteig-  
ausgang.

68.  
Scherwände.

69.  
Abcheidung  
der  
Wirtschaft.

70.  
Wandel-  
oder  
Wartehalle.

vor; das Publikum zieht es in der Regel vor, in der geräumigen und luftigen Wandelhalle sich aufzuhalten, in der auch zahlreiche Sitzbänke zum Verbleiben einladen.

An die Wandelhalle anstoßend sind die Bahnhofswirtschaft und alle sonstigen der Bequemlichkeit des Publikums dienenden Räume angeordnet.

Durch die vorstehend kurz beschriebene Anlage wird nicht nur infolge der Einschränkung der Warteräume eine nicht geringe Ersparnis erzielt, sondern auch noch dadurch, daß alle Flurgänge, die sonst nach den Wartefälen führen, in Fortfall kommen.

Solche Wandel- oder Wartehallen an die Stelle der Wartefäle treten zu lassen, empfiehlt sich nicht nur für ganz große Bahnhöfe, sondern auch für Stationen von mittlerer Bedeutung. Solches ist bei der von Neuchâtel nach Locle führenden Jura-Eisenbahn geschehen.

Die geräumig vorgesehene Wartehalle ist durchweg nur vom Bahnsteig aus zugänglich. In ihr sind Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme untergebracht und zahlreiche Bänke aufgestellt. Ausschank von Getränken und dergl. ist ausgeschlossen; hierdurch bleibt die Halle von Publikum frei, das durch Rauchen und Trinken die Reisenden belästigt.

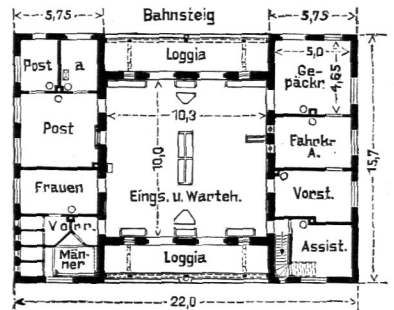
71.  
Vereinigung  
mit  
Eingangshalle.

5) In letzter Reihe sei auf das Verfahren hingewiesen, das namentlich auf amerikanischen Eisenbahnen üblich ist und dessen in Art. 51 (S. 63) gedacht wurde: die Eingangshalle ist zugleich Wartehalle. In Fig. 52 u. 54 (S. 64) wurden einschlägige Beispiele mitgeteilt.

Auch auf den Eisenbahnen Dänemarks sind in den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe die Wartefäle ganz nebenfächlich behandelt; oft fehlen sie gänzlich. Letzteres gilt namentlich von den Wartefälen III. Klasse<sup>55)</sup>. Als Ersatz hierfür ist in der Regel eine geräumige, hohe und luftige Eingangshalle vorgesehene, die den Kern der Anlage bildet, um den sich, in klarer und übersichtlicher Weise angeordnet und leicht zugänglich, die Schalter und das übrige Zubehör an Verkehrs- und Diensträumen herumlegen (Fig. 68<sup>56)</sup>). Erfrischungsräume sind gleichfalls nur in Ausnahmefällen für erforderlich gehalten worden.

Solche Anlagen sind vollkommen im Geiste der neuen Verkehrsverhältnisse gelegen. Denn die in kurzen Zwischenräumen einander folgenden Züge bedingen längeres Verweilen der Reisenden auf dem Bahnhofe nur selten.

Fig. 68.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhöfe zu Lersøen<sup>56)</sup>.

1/500 w. Gr.

72.  
Grund-  
fätzliches.

Der in Art. 25 (S. 26) ausgesprochene Grundsatz, daß die abfahrenden Reisenden von den ankommenden tunlichst getrennt werden mögen, daß das Begegnen beider möglichst zu vermeiden ist, daß das Kreuzen der zwei Verkehrsströme, wo immer es angeht, auszuschließen sei, sollte wohl bei keinem Teile eines

<sup>55)</sup> Die IV. Wagenklasse gibt es in Dänemark nicht.

<sup>56)</sup> Nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 272.

#### 4. Kapitel.

### Bahnhofsausgänge.

#### a) Anordnung der Ausgänge.