

Auf den preußischen Staatseisenbahnen sind überdies die „Grundsätze für die Aufstellung und Ausführung von Entwürfen zu Dienstwohngebäuden für die mittleren und Unterbeamten der Staatseisenbahnverwaltung“ zu beachten.

Die Küchen der Dienstwohnungen legt man zweckmäßigerweise an die dem Bahnhofsvorplatz zugewendete Front des Empfangsgebäudes, weil sich alsdann in der Regel die Ableitung der häuslichen Abwässer am leichtesten und einfachsten gestalten wird.

Die Aborte anlangend werden diese auf kleineren Stationen am besten außerhalb des Empfangsgebäudes angeordnet; dies muß in solcher Weise geschehen, daß die Wohnungsinhaber auf kürzestem Wege zu ihnen gelangen können. Wenn es möglich ist, so vereinige man solche Aborte mit denjenigen für die Reisenden.

Auf größeren Bahnhöfen, wo meist auf Wasserpülung gezählt werden darf oder wo zum mindesten auf ausreichende Lüftung und sachgemäße Abführung der Fäkalstoffe gerechnet werden kann, vereinige man die Aborte mit den Wohnungen.

10. Kapitel.

Grundrißbildung der Empfangsgebäude.

a) Grundrißbildung im allgemeinen.

Die im Empfangsgebäude eines Bahnhofes unterzubringenden Räumlichkeiten nehmen, soweit bloß der eigentliche Eisenbahndienst in Frage kommt, in den meisten Fällen nur ein Gefchoß ein. In neuerer Zeit sind indes mehrfach zweigeschoffige Anlagen entstanden, namentlich dann, wenn Bahnsteige und Gleise einerseits, der Bahnhofsvorplatz, bzw. die das Empfangsgebäude umgebenden Straßen andererseits in wesentlich verschiedener Höhe gelegen sind.

Auch in anderen Fällen wurden Empfangsgebäude mit zwei Stockwerken errichtet, wovon im nachstehenden noch gesprochen werden wird, namentlich auf den Eisenbahnen Nordamerikas.

Auf Grund der seitherigen Erörterungen und unter Hinweis auf Art. 25 (S. 25) würde in einem Empfangsgebäude diejenige Raumanordnung die vorteilhafteste sein, bei der:

1) die vom Publikum zu benutzenden Räume in der gleichen Weise einander folgen, wie die Reisenden sie benötigen.

Nach den vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten 1896 erlassenen „Allgemeinen Grundätzen für die Aufstellung von Entwürfen zu mittleren und kleineren Stationsgebäuden“ soll der Reisende nach dem Eintritt in das Gebäude zuerst an den Fahrkartenschalter, sodann zur Gepäckabfertigung und hierauf ohne Umwege zu den Warteräumen oder unmittelbar zum Bahnsteige gelangen können, und auf diesem Wege soll eine Kreuzung der Verkehrsrichtungen vermieden werden. (Siehe Fußnote 14 auf S. 26.)

2) Wenn die aus den Warte- und Erfrischungsräumen auf die Bahnsteige mündenden Türen tunlichst nahe den gleichnamigen Eisenbahnwagen sich befinden, so daß die Reisenden aus jenen Räumen auf möglichst kurzem Wege in die für sie bestimmten Wagen gelangen. Hiernach würde die Anordnung der in Rede stehenden Räumlichkeiten von der Art der Zugauffstellung und zugleich von der Fahrtrichtung abhängig sein.

150.
Gefchoßzahl.

151.
Raum-
anordnung
im
allgemeinen.

Tatächlich findet man auf vielen kleineren und manchen mittelgroßen Stationen Empfangsgebäude mit derartiger Grundrißbildung, allerdings häufig mit der Abweichung, daß Warte- und Erfrischungsräume, einschließlich der übrigen vom Publikum zu benutzenden Räume, sich an der einen Seite der Eingangshalle, bezw. des Eingangsflures, an der anderen aber Diensträume und Dienstwohnungen sich befinden.

Bei solcher Grundrißanordnung läßt sich auch mit Leichtigkeit ein zwar der Regelmäßigkeit entbehrendes, aber durch malerische Wirkung sich auszeichnendes Gebäude schaffen, worauf in letzter Zeit — und meist mit Recht — ein nicht geringer Wert gelegt wird. Eine solche Raumanordnung läßt sich bisweilen auch auf größere Bahnhöfe übertragen, allerdings wohl hauptsächlich nur dann, wenn es sich um Kopfstationen handelt (siehe den Hauptbahnhof zu Wiesbaden auf der Tafel bei S. 57 und verschiedene andere Abbildungen).

Wollte man sonst auf größeren Bahnhöfen den Grundriß des Empfangsgebäudes in ähnlicher Weise gestalten, so wären zunächst die Kopfstationen auszuscheiden, weil bei diesen eine solche Raumanordnung ausgeschlossen ist. Bei Empfangsgebäuden, deren Längenausdehnung parallel zu den Gleisen verläuft, also auf Durchgangsstationen, würden sich nachstehende Mißstände herausstellen:

α) Die aufeinanderfolgenden Warte- und Erfrischungsräume mit Aborten, Toiletten und sonstigem Zubehör erstrecken sich auf eine so bedeutende Länge daß ihre Wechselbeziehung zu den am Bahnsteig stehenden Eisenbahnwagen notgedrungen aufgegeben werden muß. Die Zugauffstellung bereitet Schwierigkeiten, und die Reisenden haben zum Teil recht lange Wege zurückzulegen.

β) Man strebt in vielen Fällen eine, wenn auch nicht völlig, so doch annähernd symmetrische Gestaltung des Empfangsgebäudes an, zum Teil aus ästhetischen Rücksichten, zum Teil aus dem Grunde, weil die Eingangshalle naturgemäß eine Art Mittelpunkt der Gesamtanlage bilden soll. Aus dem unter α angegebenen Umfange ist eine derartige Symmetrie nicht zu erreichen, was wohl in den meisten Fällen als mißbündig empfunden werden wird.

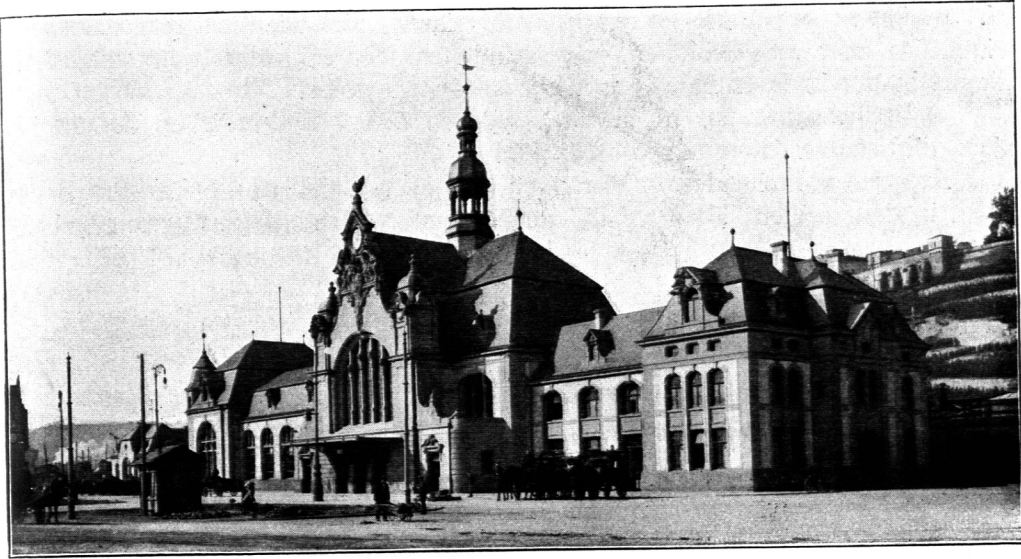
In früheren Zeiten war man bei den Empfangsgebäuden, namentlich bei den größeren, ängstlich darauf bedacht, eine streng symmetrische Anlage zu schaffen (Mainz, Mannheim, Regensburg, Hannover, Hildesheim, Bremen, Straßburg, Erfurt, Düsseldorf usw.). Dieser vorgefaßten Meinung zuliebe sind die inneren Raumverhältnisse, wie *Rüdell*⁸⁶⁾ ganz richtig sagt, hier gereckt, dort gepreßt worden. Und doch, wenn es etwas gibt, das naturgemäß auf eine unsymmetrische Ausbildung hindrängt, dann ist es ein Eisenbahn-Empfangsgebäude. Denn es ist stets die Verbindung von zwei grundverschiedenen Arten von Räumen: von großen Hallen und Sälen für die große Zahl von Reisenden und von kleinen niedrigen Zimmern für die geringe Zahl von Beamten. Man kann ja um die beiden großen Säle zwei gleiche Raumgruppen bilden und diese rechts und links symmetrisch zu einer Mittelachse verteilen; aber eine einfache Überlegung zeigt, daß es meistens zweckmäßiger ist, Wartesäle und Diensträume nicht auseinander zu reißen, sondern im Zusammenhang zu halten. Die ganze Anlage gewinnt dann an Übersichtlichkeit und Klarheit. Der Dienst läßt sich vom Reiseverkehr vollständig trennen, besser überwachen, schneller und mit möglichst geringer Beamtenzahl erledigen. Die Führung der Reisenden wird erleichtert; ihre Bewirtung

⁸⁶⁾ In: Centralbl. d. Bauverw. 1903, S. 292.

kann von einer einzigen Stelle aus unter Ersparnis an Raum und Dienstpersonal erfolgen.

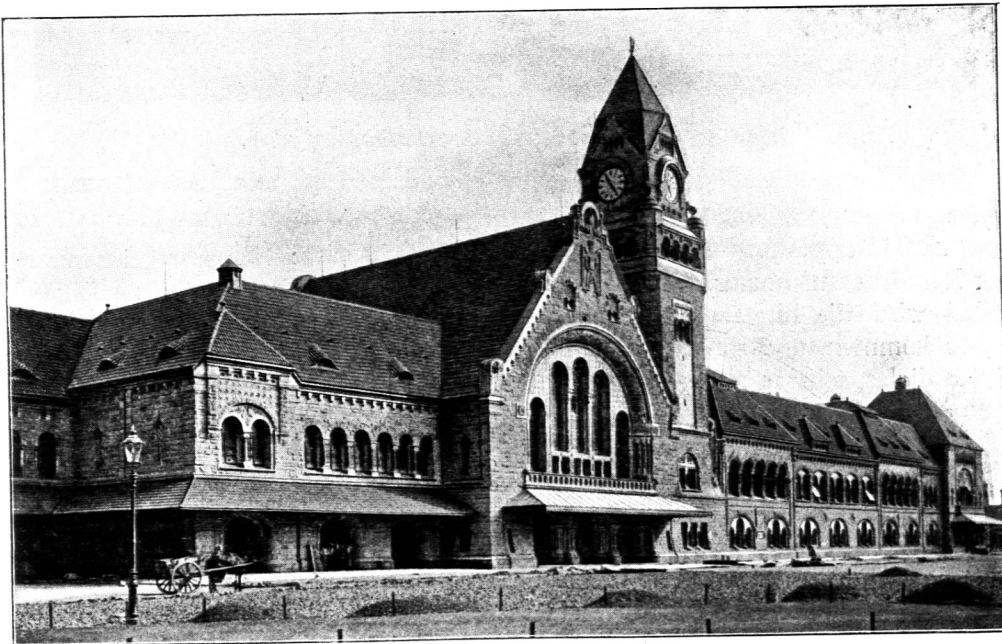
Neuere Beispiele, daß die Bahnhofsräumlichkeiten ohne Rücksicht auf eine symmetrische Erscheinung der Außenarchitektur lediglich dorthin gelegt worden

Fig. 114.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Coblenz.
(Siehe den Grundriß in Fig. 27, S. 43.)

Fig. 115.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Metz.
(Siehe den Grundriß in Fig. 23, S. 39.)

sind, wo es ihre Zweckbestimmung fordert, liefern der neue Bahnhof zu Coblenz (siehe Fig. 49 [S. 59] u. 114), der eben erwähnte neue Hauptbahnhof zu Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57), der neue Bahnhof zu Metz (siehe Fig. 23 [S. 39] u. 115, der neue Bahnhof zu Homburg v. d. H. (Fig. 116) ufw.

γ) In der Einleitung wurde bereits bemerkt, man müßte beim Planen eines Empfangsgebäudes darauf bedacht sein, daß die ganze Anlage erweiterungsfähig sei. Bezüglich der Warte- und Erfrischungsräume, einschließlich allen Zubehörs, wäre dies aber ausgeschlossen, zum mindesten sehr erschwert, wenn man diese Räume in der in Rede stehenden Weise anordnen wollte.

δ) Endlich gestatten es in nicht seltenen Fällen die örtlichen Verhältnisse nicht, die letztere Anordnung durchzuführen.

Aus den vorstehenden Erörterungen geht hervor, daß man bei großen Bahnhöfen in den meisten Fällen auf die am Anfang von Art. 151 (S. 145) angegebene

152.
Schluß-
folgerung.

Fig. 116.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Homburg v. d. H.
(Siehe auch Fig. 48, S. 57.)

Raumanordnung verzichten wird, ebenso meistens auch auf eine malerische Anlage und Gruppierung der verschiedenen Räumlichkeiten; vielmehr geht man in der Regel darauf hinaus, eine nahezu regelmäßige Gesamtanordnung zu schaffen. Dabei wird die Eingangshalle tunlichst in die Achse des Empfangsgebäudes zu liegen kommen, und die am meisten zu benutzenden Räumlichkeiten werden teils hinter dieser, teils zu ihren beiden Seiten Platz finden.

b) Grundrißsysteme für größere Empfangsgebäude.

Vom vorstehend Ausgeführten ausgehend ergeben sich, wenn man von außergewöhnlichen örtlichen Verhältnissen abieht, für die Empfangsgebäude größerer Bahnhöfe die nachstehenden Systeme der Grundrißanordnung, die bei sehr vielen ausgeführten Bahnhöfen zu finden sind.

1) Grundrißsystem I.

Bei dem in erster Reihe vorzuführenden Grundrißsystem befindet sich die Eingangshalle in der Hauptachse oder doch im mittleren Teile des Empfangs-

153.
Lage der
Räume.

gebäudes; auf der einen Seite sind Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme, auf der anderen Seite die Warte- und Erfrischungsräume, einschließlich Zubehör, angeordnet (Bahnhöfe zu Coblenz [siehe Fig. 49, S. 59], Metz [siehe Fig. 23, S. 39], Straßburg [siehe Fig. 83, S. 96] ufw.

Durch eine solche Anlage erreicht man den nicht zu unterschätzenden Vorteil, daß die Gepäckannahme entsprechend groß bemessen und auch eine spätere Erweiterung leicht vorgezogen werden kann. Gleiches gilt unter Umständen von der Fahrkartenausgabe.

Hierbei kann die Frage aufgeworfen werden, in welcher Reihenfolge alsdann die Wartesäle angeordnet werden sollen? Dies kann in zweifacher Weise geschehen:

α) Um für die Reisenden I. und II. Klasse möglichst kurze Wege zu schaffen, legt man die betreffenden Warte- und Erfrischungsräume, einschließlich Zubehör, der Eingangshalle zunächst an; diesen folgen alsdann die Säle III. und IV. Klasse.

β) Weil die Warte- und Erfrischungsräume III. und IV. Klasse am meisten benutzt werden, verlegt man sie unmittelbar an die Eingangshalle, so daß die bezüglichen Räume I. und II. Klasse den erstgedachten folgen.

Obwohl man letzterer Anordnung gewisse Vorzüge nicht abprechen kann, so ist sie doch mit einer Reihe nicht unwesentlicher Mißstände verbunden: die Reisenden der höheren Wagenklassen haben die längsten Wege zurückzulegen; sie haben das meist ziemlich zahlreiche Publikum der niederen Klassen zu passieren; auf dem längs der Warte- und Erfrischungsräume sich hinziehenden Flurgang (Wartegang) sammelt sich viel Publikum an; der Verkehr wird sehr groß, und Verkehrsstockungen sind nicht ausgeschlossen.

Den erstgedachten Ubelständen kann man nicht selten dadurch abhelfen, daß man die Zugänge zu den Wartesälen III. und IV. Klasse nicht in den erwähnten Wartegang verlegt, sondern die betreffenden Eingangstüren von der Eingangshalle aus zugänglich macht.

2) Grundrißsystem II.

Beim zweiten hier zu berücksichtigenden Grundrißsystem ist die Eingangshalle wieder in der Hauptachse des Empfangsgebäudes oder mindestens nahe seiner Mitte gelegen; die Warte- und Erfrischungsräume mit ihrem Zubehör befinden sich zum Teil an der einen, zum Teil an der anderen Seite jener Halle. Die Gepäckannahme bildet entweder:

α) sozusagen, die Verlängerung der Eingangshalle, indem sie sich zwischen dieser und dem Bahnsteig befindet, oder

β) sie ist in der Eingangshalle selbst untergebracht (Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M. [siehe die Tafel bei S. 67], Bahnhöfe zu Altona [siehe Fig. 33, S. 48], Bremen [siehe Fig. 31, S. 46] ufw.), oder

γ) sie ist an der einen Seite, bzw. an beiden Seiten der Eingangshalle angeordnet, so daß sie zwischen dieser und dem an dieser Seite befindlichen Wartesaal gelegen ist (Bahnhöfe zu Hannover [siehe Fig. 32, S. 47], Münster [siehe Fig. 58, S. 68] ufw.).

Durch diese Anordnung der Warte- und Erfrischungsräume wird der nicht zu hoch zu veranschlagende Vorteil erreicht, daß man die Reisenden der sehr stark benutzten Säle III. und IV. Klasse in einfacher Weise von denjenigen I. und

154.
Lage der
Räume.

II. Klasse abfondern kann. Allerdings werden nicht felten zwei getrennte Bahnhofswirtschaften notwendig werden: je eine für jede Wartelaalgruppe. Auch ift es ohne weiteres klar, daß man in der Raumbemeffung der Gepäckannahme ziemlich eingefchränkt ift und daß eine etwaige Erweiterung auf große Schwierigkeiten ftößt.

3) Grundrißlyftem III.

155.
Raum-
anordnung.

Auf ganz großen Bahnhöfen, wie z. B. München, Frankfurt a. M. [fiehe die Tafel bei S. 67] ufw., hat man die Anlage II dahin abgeändert, daß man an jede Seite der zentral angeordneten Eingangshalle eine befondere und vollftändige Wartelaalgruppe legt, fo daß eine durchweg fymmetrifche Anordnung entfteht. Naturgemäß erhält jede der beiden Gruppen ihre eigenen Wirtschaftsräume, Toiletten ufw.

Für wenig erfahrene Reifende entfteht nicht felten der Nachteil, daß fie fich nicht genügend leicht zurechtfinden, daß fie häufig nicht rafch genug in die für fie beftimmten Wartefäle gelangen und dergl.

Eine gleiche fymmetrifche Doppelanordnung der Warte- und Erfrifchungsräume famt ihrem Zubehör tritt in der Regel auch dann ein, wenn aus örtlichen Gründen zwei gleichwertige Eingangshallen in das Empfangsgebäude führen.

c) Empfangsgebäude in den Vereinigten Staaten.

156.
Ver-
fchiedenheit.

Die Eifenbahn-Empfangsgebäude in den Vereinigten Staaten von Nordamerika find, wie auch ein neuerer Bericht von *Giese* und *Blum*⁸⁷⁾ dies mit Recht hervorhebt, in ihrer Grundrißgestaltung viel einfacher als auf den Eifenbahnen Deutschlands und Öfterreichs. Hauptfächlich erklärt fich diefe Erfcheinung aus der anders gearteten Lebensweife der Amerikaner, auch aus mancher anderen ihrer Lebensgewohnheiten; doch mag die bisweilen fehr weitgehende Sparfamkeit der amerikatifchen Eifenbahnverwaltungen gleichfalls daran fchuld fein.

In erfter Reihe ift es dem deutlichen Reifenden auffällig oder doch mindestens ungewohnt, daß fich in den amerikatifchen Empfangsgebäuden faft durchweg nur eine Wagenklaffe vertreten vorfindet. In den Zügen gibt es deren mehrere; aber im Empfangsgebäude ift in der Regel bloß ein allgemeiner Warteraum vorhanden, neben dem meift noch ein kleines Wartezimmer für Damen und ein Zimmer für Raucher zu finden find. Erft in der allerneueften Zeit ift, wie bereits in Art. 51 (S. 63) bemerkt wurde, hierin eine kleine Wandelung eingetreten. (Siehe Bahnhof der Philadelphia- und Reading-Eifenbahn zu Harrisburg in Fig. 52 [S. 64]).

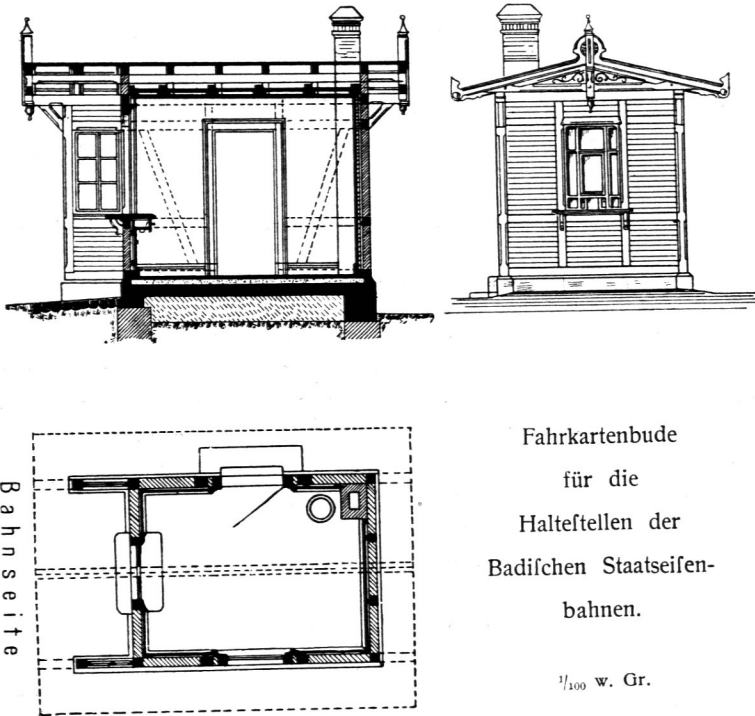
Noch ein weiterer Umftand ift auf diefe Verfchiedenheit von nicht geringem Einfluß, nämlich die in Amerika übliche Art der Gepäckabfertigung. Das Gepäck wird dort, wenigftens in größeren Städten, durch eine Expreßgefelfchaft aus der Wohnung des Reifenden abgeholt und von diefer unmittelbar bis zum Beftimmungsort abgefertigt; ebenfo wird es bei der Ankunft in die Wohnung des Reifenden beftellt. Aus diefem Grunde fehlen auf den amerikatifchen Bahnhöfen die großräumigen Gepäckannahmen und -ausgaben unferer Stationen; in der Regel ift nur ein verhältnismäßig kleiner Schalter vorhanden, an dem der Reifende die wenigen Gepäckstücke abfertigt, mit denen er fich perfönlich befallen will, bezw. muß.

⁸⁷⁾ In: Zeitchr. f. Bauw. 1907, S. 197 ff.

Da nun ferner eigentliche Bahnhofswirtschaften sehr selten sind, meist nur dort vorkommen, wo die Reisenden auf längeren Fahrten die Mahlzeiten einnehmen müssen, weil sich der Amerikaner in der Regel mit einer *Bar* oder mit einem kleinem *Lunch-room* begnügt, wo bloß Getränke und fertige Speisen verabfolgt und haltig eingenommen werden — so ist es ganz natürlich, daß die Grundrißteilung eines amerikanischen Empfangsgebäudes sich sehr einfach gestaltet, unter allen Umständen wesentlich einfacher als bei uns.

Den Hauptraum des Empfangsgebäudes bildet die große Eingangshalle, in die die Schalter für die Ausgabe der Eisenbahnfahrkarten, die Salon-, Schlaf-,

Fig. 117.



Fahrkartenbude
für die
Haltestellen der
Badischen Staatseisen-
bahnen.

$\frac{1}{100}$ w. Gr.

Pullmann- ufw. Wagenkarten (siehe Art. 37, S. 43) und der erwähnte kleine Gepäckschalter eingebaut sind; überdies sind Verkaufsstände für Zeitungen, Blumen, Süßigkeiten ufw., Ausgabestellen für Droschkenmarken, für die Expressgesellschaften und dergl. vorhanden. Diese Halle ist zugleich der Hauptwartesaal, und deshalb sind darin Bänke, in der Regel keine Tische, aufgestellt.

Erst in der allerneuesten Zeit ist, wie schon bemerkt wurde, eine Art Fortschritt in der Ausgestaltung der Empfangsgebäude zu verzeichnen; es ist eine gewisse Annäherung an die europäischen Einrichtungen zu beobachten. Vor allem ist mehrfach außer der Eingangshalle noch ein besonderer Wartesaal geschaffen worden; dieser ist meist kein Durchgangsraum nach dem Bahnsteig.