

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 zweigeschoßige 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 Durchgangstationen, 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 mißständig empfunden werden wird.

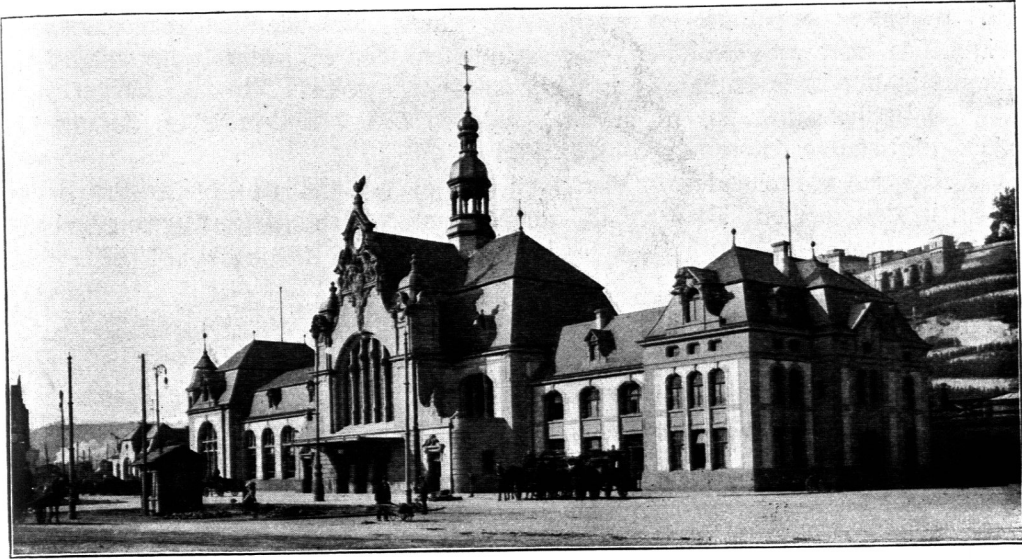
In früheren Zeiten war man bei den Empfangsgebäuden, namentlich bei den größeren, ängstlich darauf bedacht, eine streng symmetrische Anlage zu schaffen (Mainz, Mannheim, Regensburg, Hannover, Hildesheim, Bremen, Straßburg, Erfurt, Düsseldorf usw.). Dieser vorgefaßten Meinung zuliebe sind die inneren Raumverhältnisse, wie *Rüdel*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.

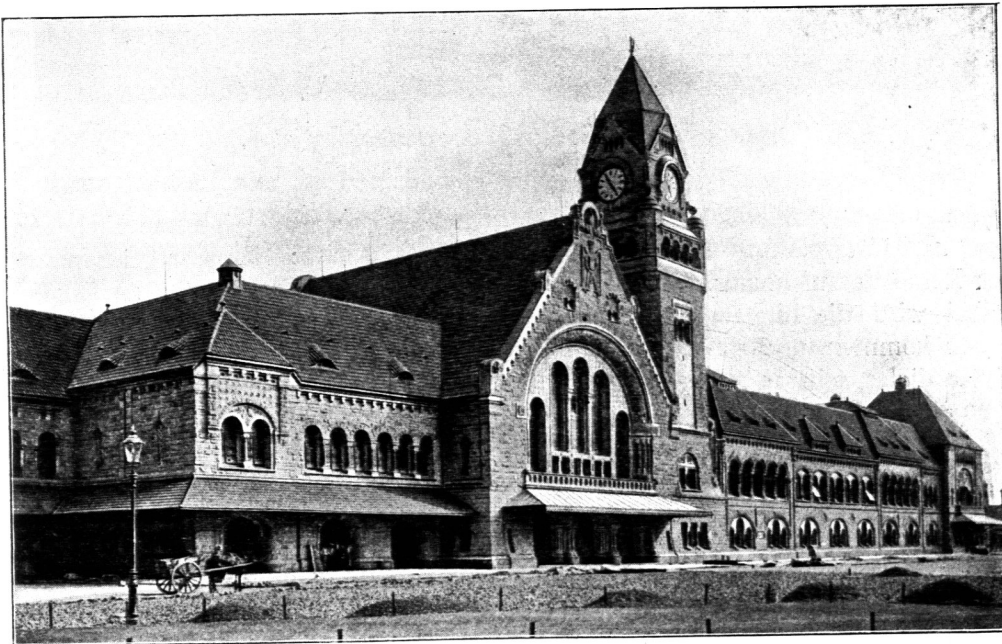
Neuere Beispiele, daß die Bahnhofsräumlichkeiten ohne Rücksicht auf eine symmetrische Erscheinung der Außenarchitektur lediglich dorthin gelegt worden

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.

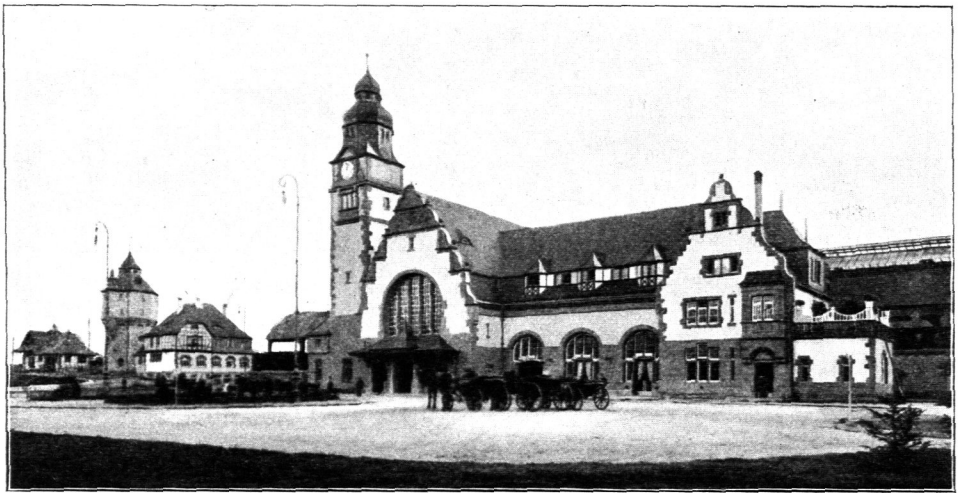
γ) In der Einleitung wurde bereits bemerkt, man müßte beim Planen eines Empfangsgebäudes darauf bedacht sein, daß die ganze Anlage erweiterungsfähig sei. Bezüglich der Warte- und Erfrischungsräume, einschließlich allen Zubehörs, wäre dies aber ausgeschlossen, zum mindesten sehr erschwert, wenn man diese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