

die Sohle des Perfonentunnels; die beiden anderen führen zu den Wartefälen. Aus dem Tunnel leiten je zwei einläufige Treppen nach dem Hauptbahnsteig und nach dem Zwischenbahnsteig; auf letzterem sind Aborthäuschen und eine kleine Verpflegungshalle errichtet.

Von der unterirdischen Bewegung des Gepäcks wurde abgesehen; das Gepäck wird nach zwei Richtungen über den Bahnhofsvorplatz und um die Seitengebäude herum nach den Bahnsteigen gefahren.

184.  
Über-  
brückungen.

In Frankreich und in England, namentlich in letzterem Lande, ist man dem lästigen und gefahrvollen Überschreiten der Gleise schon viel früher entgegengetreten und hat für Abhilfe gesorgt. Auch in diesen Ländern sind Untertunnelungen der Bahnsteige und der Bahngleise zur Ausführung gekommen, viel häufiger aber Überbrückungen, so daß man, um vom Empfangsgebäude nach einem Zwischenbahnsteig zu gelangen (ähnlich wie in Fig. 98, S. 132), zunächst auf einer nicht unbedeutenden Zahl von Stufen auf die Plattform der quer zu den Gleisen gestellten Brücken emporsteigen muß, alsdann diese Plattform so lange zu passieren hat, bis man die zum gewünschten Bahnsteig führende Treppe erreicht hat, die man alsdann hinabsteigt. Bei Ankunft eines Zuges spielt sich der umgekehrte Vorgang ab.

Auf deutschen Eisenbahnen sind solche Anlagen ziemlich selten; der neue Hauptbahnhof der preussisch-hessischen Staatsbahnen zu Darmstadt wird eine solche Anlage aufweisen. Viel häufiger sind sie namentlich in England zu finden.

Die Einzelheiten solcher Untertunnelungen und Überbrückungen, der damit verbundenen Treppenanlagen und der Aufzüge usw., die für die Beförderung des Reisegepäcks und der Postkarren erforderlich sind, können an dieser Stelle übergangen werden, da in Kap. 8 (unter c u. d) eingehend davon gesprochen worden ist.

## 2) Bahnsteige höher als der Bahnhofsvorplatz gelegen.

185.  
Gesamt-  
anlage.

Da es sich im vorliegenden fast nur um große Durchgangsbahnhöfe handelt, also in der Regel um Bahnhöfe größerer Städte, so wird in den meisten Fällen in der Umgebung des Bahnhofes der Personen- und der Wagenverkehr ein so bedeutender sein, daß das Überschreiten der Bahngleise durch Fußgänger, bezw. das Überfahren durch Fuhrwerke aller Art nicht allein mißfällig, sondern mit andauernden Gefahren verbunden sein würde. Aus diesem Grunde mußte eine Reihe von älteren Bahnhöfen umgebaut, d. h. das Bahnhofsgebäude entsprechend höher gelegt werden, und bei Neubauten war und ist man bestrebt, durchweg schienenfreie Straßenübergänge zu schaffen.

In solcher Weise kommt man dazu, daß man entweder die betreffenden Straßen senkt oder, besser, daß man die Bahngleise, also auch die Bahnsteige wesentlich höher als den Bahnhofsvorplatz legt. In manchen Fällen führen andere örtliche Verhältnisse gleichfalls zu letzterer Erscheinung. Diese ist es nun, für welche die Gestaltung der Empfangsgebäude an dieser Stelle zu betrachten sein wird.

Naturgemäß wird in diesem Falle das Empfangsgebäude eine mindestens zweigeschossige Anlage sein, deren Erdgeschoß annähernd in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes, deren I. Obergeschoß in der Höhe der Bahnsteige sich befindet. Diese beiden Stockwerke dienen dem eigentlichen Bahnhofsverkehr, während etwaige weitere Obergeschosse Dienstwohnungen und dergl. enthalten.

Hierbei wird es sich in erster Reihe darum handeln, wie die Reisenden vom Erd- zum Obergeschoß oder umgekehrt gelangen. Zu diesem Ende sind

auch hier geeignete Treppenanlagen notwendig, die aber im vorliegenden Falle weit weniger mißfällig sind als bei den Bahnhofsanlagen unter 1; denn man braucht die gleiche Zahl von Stufen, die man empor-, bzw. hinabgestiegen ist, nicht wieder hinab-, bzw. hinaufzusteigen. Die von den Reisenden zurückzulegenden Wege sind meist recht lang.

Von den in einem solchen Empfangsgebäude erforderlichen Räumlichkeiten werden Eingangshalle, Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme wohl stets im Erdgeschoß, hingegen die Räume für den Stationsdienst in der Höhe der Bahnsteige, d. i. im Obergeschoß unterzubringen sein. Der Hauptunterschied in der Raumverteilung beruht hauptsächlich in der Anordnung der Warte- und Erfrischungsräume einschließlich des sich daran anschließenden Zubehörs. Diese Räume können nämlich entweder im Erdgeschoß oder im Obergeschoß untergebracht werden, so daß zwei Typen der Raumverteilung entstehen, die mit „Typ A“ und „Typ B“ bezeichnet werden sollen; daran wird sich noch ein „Typ C“ angliedern.

186.  
Raum-  
verteilung.

α) Typ A: Sobald die Warte- und Erfrischungsräume, die zugehörigen Wasch- und sonstigen Nebengelände, die Aborte usw. mit der Eingangshalle, der Fahrkartenausgabe und der Gepäckannahme insgesamt im Erdgeschoß gelegen sind, erhält das Empfangsgebäude die gleiche Grundrißordnung wie die Anlagen unter 1 (siehe S. 171 ff.). Die bei den in Art. 153 (S. 148) u. 154 (S. 149) als Grundrißsysteme I und II bezeichneten Raumverteilungen können auch hier eingehalten werden, d. h. die Wartefäle und Erfrischungsräume können im vorliegenden Falle gleichfalls entweder zu einer Seite oder, in zwei Gruppen getrennt, zu beiden Seiten der Eingangshalle untergebracht werden. Im allgemeinen wird sich bei den hier in Frage kommenden Empfangsgebäuden das Grundrißsystem I mehr empfehlen als das System II.

187.  
Typ A  
der Raum-  
verteilung.

Nachdem die abfahrenden Reisenden die Fahrkarten gelöst, ihr Reisegepäck aufgeliefert und den etwa gewünschten oder gebotenen Aufenthalt in den Wartefälen usw. genommen haben, müssen sie sich kurz vor Abfahrt ihres Zuges nach demjenigen höhergelegenen Bahnsteig begeben, an dem der Zug steht. Um dies zu ermöglichen, ist ein von der Eingangshalle ausgehender, quer zu den Gleisen, bzw. Bahnsteigen gerichteter Tunnel (Personentunnel) angeordnet, von dem aus geeignete Treppen nach dem Hauptbahnsteig und den verschiedenen Zwischenbahnsteigen führen. An der Stelle, wo dieser Tunnel beginnt, sind in der Regel die die Bahnsteigsperrre bildenden Einrichtungen aufgestellt; Aborte findet man bald vor dieser Stelle, bald hinter ihr; doch dürfte ersteres vorteilhafter sein als letzteres.

Haben die Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör eine bedeutende Längenentwicklung, oder sind sie gar in zwei Gruppen getrennt vorhanden, oder ist der Personenverkehr ein überaus großer, so genügt ein Personentunnel nicht mehr; es werden deren zwei oder noch mehr notwendig. Unter Umständen münden sie nicht sämtlich aus der Eingangshalle heraus, sondern sie nehmen in den Wartefälen oder in deren nächster Umgebung ihren Ursprung.

Unter den einschlägigen neueren Bahnhofsanlagen ist diejenige zu Homburg v. d. H. hervorzuheben. Bei ihr sind Fahrkartenausgabe und Gepäckannahme auf der einen Seite (links vom Haupteingang), die Wartefäle, Erfrischungsräume und Abort auf der anderen Seite gelegen; dem Haupteingang gegenüber befindet sich der Zugang zum Personentunnel mit Bahnsteigsperrre (siehe Fig. 48, S. 57). Der Wartesaal III. und IV. Klasse ist ziemlich leicht auffindbar; gleiches trifft, wie schon in Art. 50 (S. 58) gesagt worden ist, bei den Wartefälen I. und II. Klasse nicht zu.

Für die Beförderung des Reisegepäcks und der Poststücke werden noch ein besonderer Gepäckunnel und ein Posttunnel erforderlich und wenn man die ankommenden von den abfahrenden Reisenden tunlichst trennen will, wird meist ein Ausgangstunnel vorgezogen, der dann in die Ausgangshalle (siehe Art. 73, S. 82) ausmündet. Selbst Eilguttunnel haben sich infolge örtlicher Verhältnisse als notwendig erwiesen. Unter Umständen müssen zwei Gepäckunnel (z. B. einer für das abgehende, der andere für das ankommende Gepäck und dergl.) angeordnet werden.

Der Hauptnachteil des Typs A besteht darin, daß die in den Warte- und Erfrischungsräumen befindlichen Reisenden von ihren Zügen meist sehr weit entfernt sind. Ängstliche Reisende, deren es bekanntlich sehr viele gibt, benutzen den Warteaal gar nicht und bringen den oft noch recht langen Zeitraum bis zur Abfahrt ihres Zuges auf dem Bahnsteig zu, um die Abfahrt ja nicht zu veräumen. So ist es denn auch hier dahin gekommen, daß man auf den Zwischenbahnsteigen kleine Bauten errichtet hat, die bald als Warte-, bald als Erfrichungsraum, selbst (für den Übergangsverkehr) als Fahrkartenausgabe dienen; Aborthäuschen sind fast unausweichlich.

188.  
Beispiel  
I.

Dem Typ A gehört das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Coblenz (siehe Fig. 27 u. 49, S. 43 u. 59) an, das auch ein Beispiel für das Grundrißsystem I abgibt.

Zu beachten sind vor allem der von der Eingangshalle ausgehende, 6,00 m breite Personentunnel, die davor liegende Bahnsteigperre, der nach dem Warteaal I. und II. Klasse führende, 4,00 m breite Wartegang (Flur), die Gepäckannahme und -ausgabe, der Gepäckunnel und die Lichthöfe.

189.  
Beispiel  
II.

Für eine Grundrißanordnung nach Grundrißsystem II sei das Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Hannover, wie es bis zu dem 1909—10 vollzogenen Umbau bestanden hat (siehe Fig. 32, S. 47) hier angeführt.

Das Bahnhofspanum ist ca. 4,25 m über dem umgebenden Straßennetz, also auch über dem Bahnhofsvorplatz gelegen. Sämtliche von den Reisenden zu benutzende Räume sind in der ungefähren Höhe des letzteren gelegen: zunächst die 30,50 × 25,48 m messende Eingangshalle mit dem die Fahrkartenausgaben enthaltenden Einbau und die rechts sich anschließende Gepäckannahme. Reisende, welche die Wartefäle nicht benutzen wollen, begeben sich nach dem an der Hallenhinterwand angeordneten Eingang zum 7 m breiten Hauptpersonentunnel, von dem aus Treppen nach den verschiedenen Bahnsteigen führen. Für Reisende, die zunächst die Wartefäle aufsuchen, sind, um ihnen den Rückweg durch die Eingangshalle zu ersparen, von den beiden Warteaalgruppen ausgehend, noch zwei besondere, 4,00 m breite Seitentunnel angelegt, von denen man gleichfalls über Treppen nach den Bahnsteigen gelangt. Außerdem sind zwei 5,00 m breite Gepäckunnel vorhanden, die durch geeignete Hebewerke mit den beiden Gepäcksteigen verbunden sind. Im ganzen sind 5 Tunnel vorhanden<sup>121)</sup>. Man beachte auch die Speisehalle auf dem äußersten Bahnsteig.

190.  
Beispiel  
III.

Ziemlich verwandt mit der eben kurz vorgeführten Anlage ist das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Bremen (siehe Fig. 31, S. 46).

Die 32,00 × 36,50 m messende Eingangshalle enthält in der Mitte den Fahrkarten-Schalterbau und an der Rückwand die Gepäckabfertigung; von dieser münden die beiden Gepäckunnel aus, und zu ihren beiden Seiten befinden sich die Eingänge zu den zwei 6,50 m breiten Personentunneln, von denen Treppen nach den Bahnsteigen führen. Links und rechts von der Eingangshalle sind die Wartefäle und die Erfrischungsräume, ferner an der einen Stirnseite der Warteaal für Auswanderer gelegen. Auf dem äußersten Bahnsteig ist, ähnlich wie in Hannover, eine Speisehalle errichtet.

191.  
Beispiel  
IV.

In gewissem Sinne ist auch das Empfangsgebäude der New-York-Central-Eisenbahn zu Albany einzureihen, dessen Grundrißskizze Fig. 159<sup>122)</sup> wiedergibt.

<sup>121)</sup> Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 350.

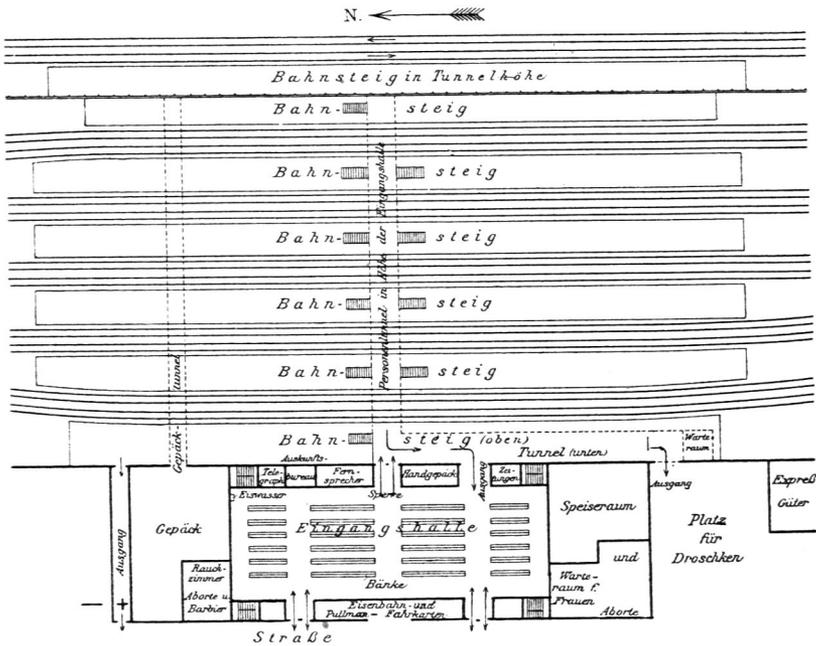
<sup>122)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitchr. f. Bauw. 1907, Bl. 31.

Die Eingangshalle ist in der in den Vereinigten Staaten üblichen Weise der Hauptwarte-  
raum; aber es ist noch ein solcher für Frauen und ein Speiseraum vorhanden. An der anderen  
Seite jener Halle findet die Gepäckabfertigung statt, an deren Außenseite sich der Ausgang für  
die Ankommenden befindet. Aus der Eingangshalle führt mittels der vorgelegten Bahnsteigperre  
der Peronentunnel zu den 6 Treppenanlagen, auf denen man zu den Bahnsteigen gelangt. Ein  
Gepäcktunnel beginnt im Gepäckraum.

Stillschweigend wurde seither vorausgesetzt, daß das Empfangsgebäude an  
der der Stadt zugewendeten Langseite betreten wird, und tatsächlich trifft dies  
auch in den allermeisten Fällen zu. Örtliche Verhältnisse, namentlich wenn der  
zur Verfügung stehende Bauplatz eine nur geringe Tiefe hat, oder wenn vor der  
stadtleitigen Langfront des Empfangsgebäudes kein genügend großer Vorplatz  
geschaffen werden kann, können dazu führen, den Haupteingang an die eine der

192.  
Beispiel  
V.

Fig. 159.



Empfangsgebäude der New-York-Central-Eisenbahn zu Albany<sup>122)</sup>.

<sup>1</sup>/<sub>1500</sub> W. Gr.

Stirnfronten zu verlegen und an dieser die Eingangshalle mit den Fahrkarten-  
schaltern und der Gepäckannahme anzuordnen.

Solches ist z. B. im Bahnhof zu Essen (siehe Fig. 22, S. 38) geschehen, der  
im übrigen bezüglich der Raumverteilung gleichfalls dem Grundrißsystem I folgt.

Die Reisenden gelangen aus der Eingangs- (Schalter-)halle in die Haupt- oder Mittelhalle  
und haben in dieser die Zugangstüren zu den Wartefälen unmittelbar vor sich. Aus dieser Halle  
gelangt man rechts zu der 8 Durchgänge umfassenden Bahnsteigperre und weiterhin in den  
Peronentunnel, an dessen Beginn die von der Haupthalle aus zugänglichen Aborte gelegen sind.  
Überdies sind noch je ein Gepäck-, Post- und Eilguttunnel vorhanden. Für die ankommenden  
Reisenden ist im Plane links der Ausgang vorgesehen.

β) Typ B: In Art. 186 (S. 177) wurde bereits angedeutet, daß bei diesem Typ  
die Warte- und Erfrischungsräume einschließlich der dazu gehörigen Gelasse  
nicht im Erdgeschoß, sondern im Obergeschoß des Empfangsgebäudes, also in  
Bahnsteighöhe, untergebracht sind. Aus der Eingangshalle, nach dem Löfen der

193.  
Typ B  
der Raum-  
verteilung.

Fahrkarte und dem Aufliefern des Reisegepäcks, steigt man eine besondere Treppenanlage in das Obergeschoß, bzw. auf den dafelbst an der Front des Empfangsgebäudes angeordneten Hauptbahnsteig empor. Von diesem Bahnsteig sind die Warte- und Erfrischungsräume mit Zubehör zugänglich.

Wie leicht ersichtlich, ist die Entfernung von den Wartefälen einerseits bis zu den am Hauptbahnsteig stehenden Zügen andererseits kürzer als beim Typ A; namentlich fehlt die lotrechte Erhebung, bzw. Senkung. Auch hat man von den Warte- und Erfrischungsräumen aus meist einen Überblick über die ganze Bahnsteighalle. Insofern wäre demnach Typ B vorteilhafter als Typ A. Dem steht aber gegenüber, daß die Frage, wie man vom Hauptbahnsteig zu den Zwischenbahnsteigen, bzw. zum Außenbahnsteig gelangen kann, zunächst eine offene ist. Überstreiten der Gleise ist naturgemäß auszuschließen; demnach bleibt nichts anderes übrig, als auch hier unter den Bahnsteigen und Gleisen einen quergerichteten Tunnel anzuordnen, der von der Eingangshalle ausgeht und von dem aus Treppen nach den verschiedenen Bahnsteigen führen.

Will der Reisende vor Abgang seines an einem Zwischenbahnsteig abfahrenden Zuges die Erfrigungs- und Warteräume benutzen, so muß er zunächst von der Eingangshalle aus den Quertunnel betreten und die nach dem Hauptbahnsteig führende Treppe emporsteigen. Will er dann an seinen Zug gelangen, so hat er dieselbe Treppe wieder hinabzusteigen, alsdann den Tunnel weiter zu verfolgen, bis er an die zu seinem Zwischenbahnsteig gehörige Treppe gelangt, und schließlich diese emporsteigen. Somit muß der gleiche Höhenunterschied dreimal überwunden werden!

Dies ist selbstverständlich sehr mißfällig, und man ist einfach dahin gekommen, daß man auf jedem der Zwischenbahnsteige besondere Warte- und Erfrischungsräume erbaut hat, so daß sich jeder Reisende von vornherein auf denjenigen Bahnsteig begibt, an dem sein Zug abgeht. Dies verteuert naturgemäß die Gesamtanlage. Auf manchen Bahnhöfen sind auf den Zwischenbahnsteigen auch Fahrkartenausgaben, hauptsächlich für den Übergangsverkehr, vorgesehen worden.

Daß auch bei diesem Typ Gepäck-, Post-, Ausgangs- usw. Tunnel notwendig werden, bedarf kaum der Erwähnung.

Als Beispiel diene der Zentralbahnhof zu Straßburg (siehe Fig. 83, S. 96).

Wie aus dem Grundriß in Fig. 83 hervorgeht, enthält das Erdgeschoß die Eingangshalle mit Fahrkartenausgaben rechts und Gepäckabfertigung links. In der Achse dieser Halle und in gleicher Höhe mit ihr befindet sich der 6,30 m breite Eingangs-Perfonentunnel, von dem 3 Treppen nach 3 Hauptbahnsteigen emporführen. Der längs des Empfangsgebäudes angeordnete gewährt Zutritt zum Obergeschoß, worin einerseits die Warte- und Wirtschaftsräume, andererseits die Kaiserräume und die Diensträume untergebracht sind. Auf den beiden anderen Bahnsteigen sind nochmals besondere, nach Klassen getrennte Wartesaalbauten errichtet.

In der Achse der Gepäckabfertigung ist der Gepäckentwurf angeordnet, noch weiter nach links der Ausgangstunnel; unter den Wartesaalgruppen befinden sich Küchen- und Postentwurf.

γ) Typ C ist eigentlich nur eine keineswegs bedeutungsvolle Umgestaltung des Typs B. Anstatt nämlich die im Empfangsgebäude erforderlichen Räumlichkeiten in seinem Erd- und Obergeschoß unterzubringen, geschieht dies beim Typ C in zwei voneinander getrennten Gebäuden: in einem Vorgebäude und in einem Wartesaalbau. Der Fußboden der in letzterem untergebrachten Räume ist in Bahnsteighöhe, derjenige im Vorgebäude in Vorplatzhöhe gelegen. Häufig ist der rückwärtige Bau auf dem Hauptbahnsteig errichtet, so daß eine Art von Inselbahnhof entsteht.

194.  
Beispiel  
VI.

195.  
Typ C  
der Raum-  
verteilung.

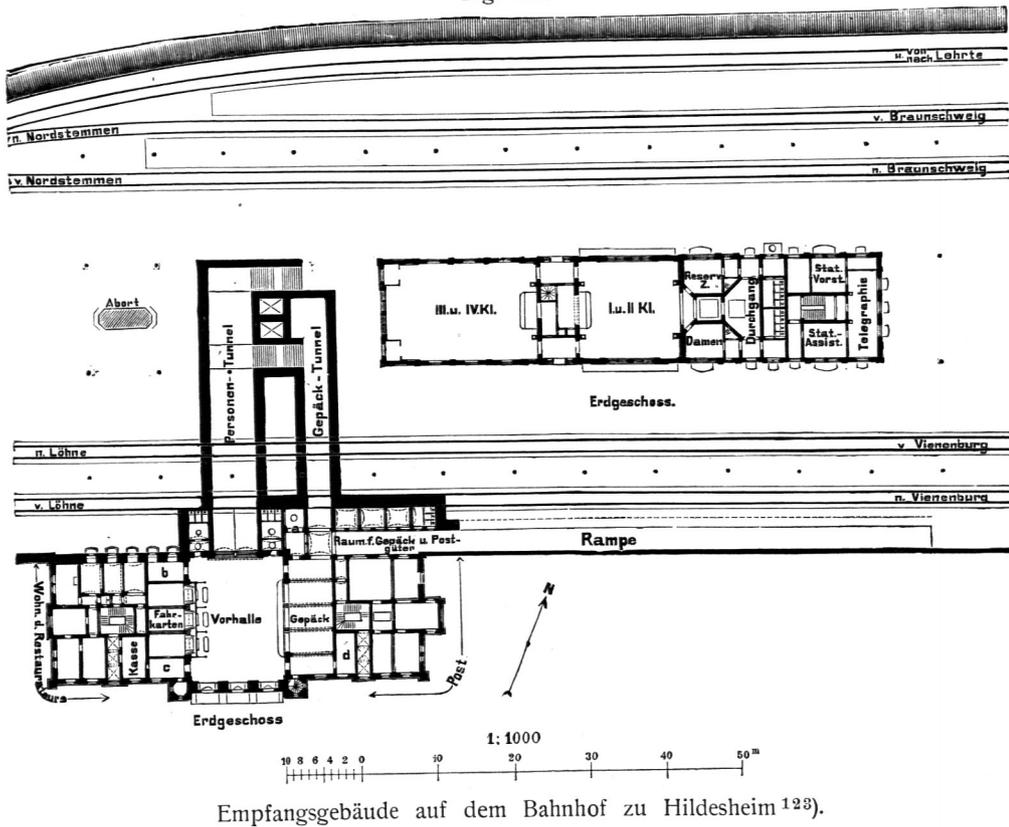
Eines der älteren nach diesem Grundgedanken errichteten Empfangsgebäude ist dasjenige zu Hildesheim (Fig. 160<sup>123</sup>).

196.  
Beispiel  
VII.

Die erforderlichen Räumlichkeiten sind in zwei getrennten Gebäuden untergebracht: in einem in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes liegenden Vorgebäude und einem, etwa 4 m höher auf breitem Infelbahnsteig befindlichen Wartesaalbau. Das Vorgebäude enthält Eingangshalle, Fahrkartenausgabe, Gepäckannahme und -abgabe. Von der Halle führen ein 6,00 m breiter Perfontunnel und zwei Treppen zum Hauptbahnsteig. Parallel zu diesem Tunnel ist der Gepäcktunnel angeordnet, der auch von der Postverwaltung benutzt werden darf.

Der Bahnhof zu Erfurt könnte hier gleichfalls als Beispiel aufgenommen werden; doch ist er in solchem Grade Infelbahnhof, daß er besser unter d vorgeführt werden wird.

Fig. 160.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Hildesheim<sup>123</sup>).

### 3) Bahnsteige tiefer als der Bahnhofsvorplatz gelegen.

Weniger häufig als der unter 2 erörterte Fall kommt es auf deutschen Eisenbahnen vor, daß die Bahnsteige und Bahngleise in bedeutender Tiefe unter dem Bahnhofsvorplatze gelegen sind. In England findet man derartige Bahnhofsanlagen häufiger.

197.  
Gesamt-  
und  
Grundriß-  
anordnung.

Die Gesamtanordnung besteht alsdann in den meisten Fällen darin, daß man das Empfangsgebäude in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes aufstellt und die Raumverteilung darin gerade so vornimmt, wie unter 2 vorgeführt wurde.

Aus den Wart- und Erfrischungsräumen gelangt man auf den längs des Empfangsgebäudes und mit diesem in gleicher Fußbodenhöhe angeordneten

<sup>123</sup>) Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 352.