

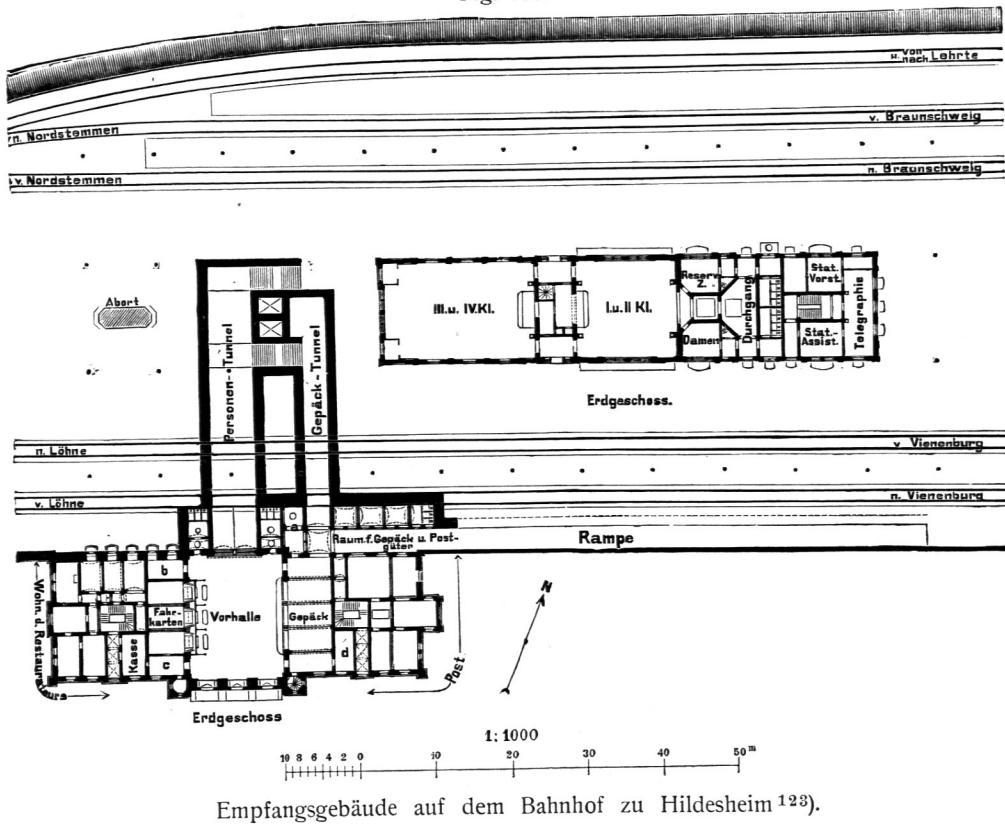
Eines der älteren nach diesem Grundgedanken errichteten Empfangsgebäude ist dasjenige zu Hildesheim (Fig. 160¹²³).

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 Personentunnel 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 Hildesheim¹²³).

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.

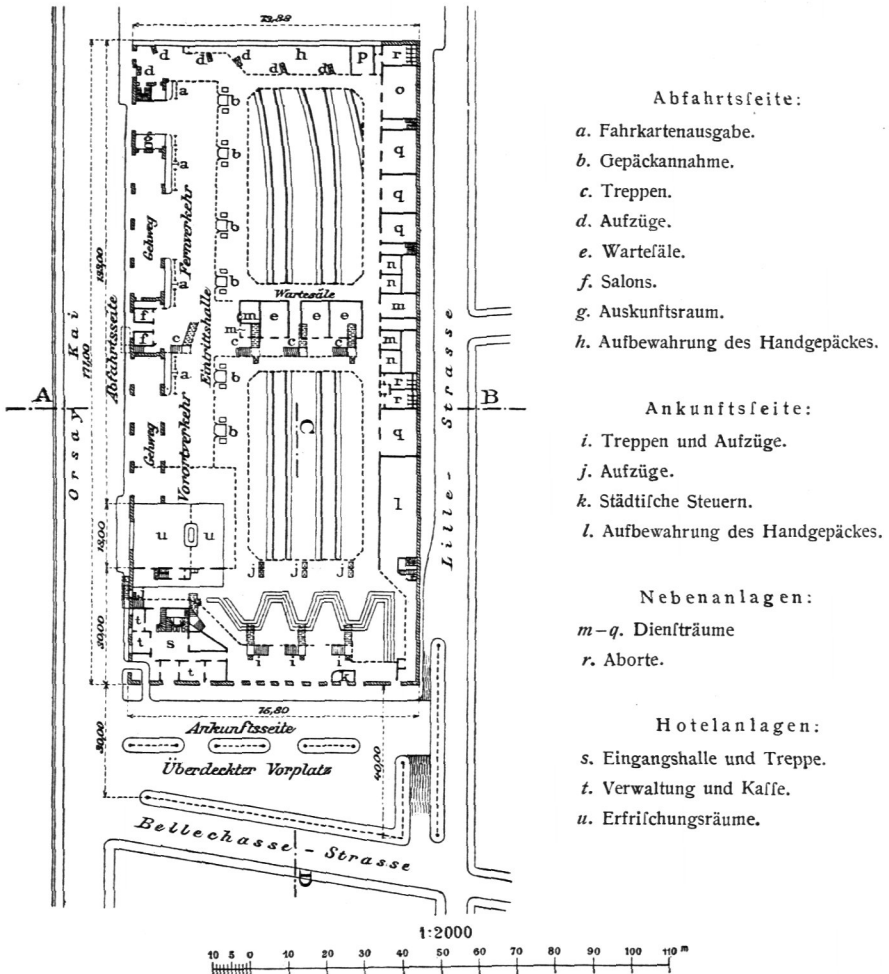
Die Gesamtanordnung besteht alsdann in den meisten Fällen darin, daß man das Empfangsgebäude in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes aufstellt und die Raumverteilung darin gerade so vornimmt, wie unter 2 vorgeführt wurde.

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

¹²³) Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 352.

Hauptbahnsteig, von dem, ebenfalls in gleicher Höhe, Brücken ausgehen, die mittels Treppen auf die verschiedenen Zwischenbahnsteige führen. Hierdurch ist das Vorhandensein einer Bahnsteighalle bedingt, da der ganze Bahnhofsbetrieb sich im Trockenen abwickeln muß und Einzeldächer nicht genügenden Schutz gewähren. Für die Beförderung des Reifegepäcks und der Poststücke muß durch Aufzüge gefordert werden.

Fig. 161.



Empfangsgebäude der französischen Westbahn auf dem Quai d'Orfay zu Paris.
Grundriß¹²⁴⁾.

Dies ist die gewöhnliche Gesamtanordnung. Man kann aber auch die Wart- und Erfrischungsräume mit ihrem Zubehör aus dem Empfangsgebäude ausschließen und einen besonderen Wartesaalbau der Quere nach, also brückenartig, über Gleise und Bahnsteige setzen; geeignete Treppenanlagen führen alsdann zu letzteren.

Als einschlägige deutsche Anlage sei das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Darmstadt genannt, mit dessen Ausführung (oben¹²⁵⁾) begonnen wird.

¹²⁴⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1899, Bl. 64.

¹²⁵⁾ Herbst 1910.

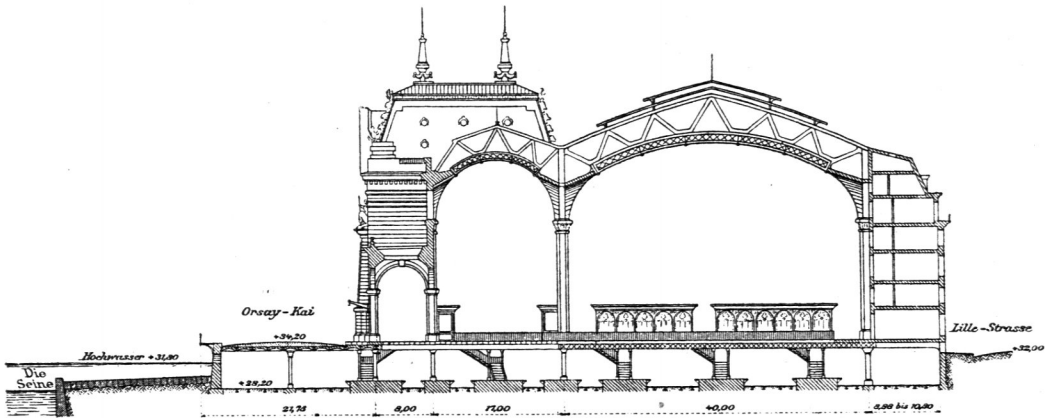
Als französisches Beispiel diene das Empfangsgebäude der französischen Weltbahn auf dem Quai d'Orfay zu Paris (Fig. 161 bis 163¹²⁴).

198.
Beispiel.

Außer 5 Personenbahnsteigen von 210 bis 280 m Länge und 6,00 bis 7,00 m Breite, die 0,85 m über Schienenoberkante gelegen sind, sind zur Entlastung der Personenbahnsteige noch 2 Gepäckbahnsteige von geringerer Länge und Breite vorhanden. Das in Straßenhöhe angeordnete Geschloß enthält:

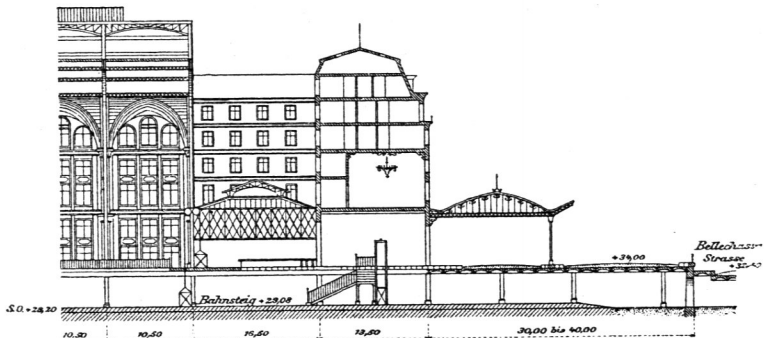
α) an der einen Langseite, am Quai d'Orfay, die Anlagen für abfahrende Reisende, bestehend

Fig. 162.

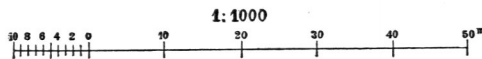


Schnitt nach AB in Fig. 161.

Fig. 163.



Schnitt nach CD in Fig. 161.



Empfangsgebäude der französischen Weltbahn auf dem Quai d'Orfay zu Paris¹²⁴).

aus einer großen Eingangshalle mit anschließenden Fahrkartenausgaben und Gepäckannahmen, sowie daneben befindlichen Wirtschaftsräumen;

β) an der Kopfseite Anlagen für ankommende Reisende, namentlich Gepäckaushaus und einen großen, überdeckten Vorplatz;

γ) an der zweiten Langseite einen Aufbewahrungsraum für Handgepäck, Aborte und Diensträume und

δ) quer über die Bahnsteige gefetzt die Wartefläche.

Die Reisenden betreten das Empfangsgebäude durch die Eingangshalle, die vom „Gehweg“ aus erreicht wird. Das Reisegepäck wird ohne Belästigung der Reisenden von der Gepäckannahme an die vorn zu den Bahnsteigen hinabführenden Aufzüge (siehe Art. 87, S. 98) geschafft, während

die Reisenden auf den in der Eingangshalle oder neben den Wartefälen befindlichen Treppen nach den Bahnsteigen gelangen. Die ankommenden Reisenden begeben sich auf Treppen oder in Aufzügen in die am Kopfbahnhof angeordnete große Ankunftshalle, an die auch die Gepäckausgabe stößt ¹²⁶⁾.

b) Empfangsgebäude auf Kopfbahnhöfen.

1) Allgemeines.

199.
Vor-
bemerkungen.

Kopfbahnhöfe gelangen hauptsächlich dann zur Ausführung, wenn man in größeren Städten die Bahnanlagen weit in deren Inneres, möglichst nahe am Mittelpunkt, hineinschieben will. Weil man hierbei viele Häuserblöcke, ja ganze Stadtviertel erwerben und niederlegen muß, hat man es stets mit sehr teuren Ausführungen zu tun. Dessenungeachtet stehen solche Bahnhöfe ziemlich eingengt zwischen den stehengebliebenen Häuserreihen, und die Möglichkeit einer Erweiterung ist so gut wie ausgeschlossen, zum mindesten in den meisten Fällen mit sehr großen Kosten verbunden. Als weitere Mißstände der Kopfbahnhöfe sind hervorzuheben:

α) Bei durchgehenden Zügen ändert sich die Bewegungsrichtung, was unter allen Umständen unangenehm und lästig ist. Wenn Wagen einer Zugrichtung in einen an einem anderen Bahnsteig stehenden Zug umgeleitet werden sollen, so ist dies stets mit Schwierigkeiten und nicht unbedeutendem Zeitaufwand verbunden. Reisende, die aus solchen Wagen etwa ausgestiegen sind, finden nur mit Mühe ihre Plätze wieder.

β) Die Reisenden und das Reisegepäck haben vielfach weite Wege zurückzulegen, und zwar ebenso bei der Abfahrt und Ankunft, als auch in dem Falle, daß der Reisende aus dem an einem Bahnsteig haltenden Zug in einen anderen Zug, der nicht am gleichen Bahnsteig steht, umzusteigen hat.

γ) Wenn, wie dies vor allem bei den sog. Umschließungsbahnhöfen vorkommt, der eine Gebäudeflügel für die Abfahrt, der andere für die Ankunft der Züge bestimmt ist, so müssen Züge, die auf der betreffenden Station nicht enden, sondern nach bald kürzerem, bald längerem Aufenthalte weiter fahren, von den Ankunftsgleisen auf die Abfahrtsgleise gebracht werden. Reisende, die auf der einen Seite, am Ankunftsbahnsteig, ausgestiegen sind, haben beim Einsteigen ihre Wagen an der anderen Seite der Bahnsteighalle zu suchen. Alles dies ist zeitraubend, unbequem und mißständig.

δ) Vom militärischen Standpunkte aus werden Kopfbahnhöfe häufig beanstandet. Die ankommenden Züge müssen, um die Fahrt fortsetzen zu können, eine kurze Strecke wieder zurückfahren; hierdurch werden bei großen Truppenbeförderungen Sicherheit und Schnelligkeit des Verkehrs stark beeinträchtigt. Darum werden Kopfbahnhöfe auf den Zwischenpunkten einer militärischen Beförderungslinie sehr ungern gesehen. Gestatten es die örtlichen Verhältnisse, so kann den angeführten Mißständen durch geschickt angelegte Verbindungsbahnen abgeholfen werden.

ε) Wenn in den Bahnhof einfahrende Züge nicht rechtzeitig anhalten, so entstehen leicht Unfälle, die unter Umständen gefahrbringend werden können.

Diesen Nachteilen der Kopfbahnhöfe stehen aber auch große und wertvolle Vorzüge gegenüber:

α) In verschiedenen Beziehungen ist es ein großer Vorzug, daß der Bahnhof weit in das Stadttinnere hineingehoben ist, ein Vorzug, der namentlich in England schon sehr frühzeitig erkannt worden ist.

¹²⁶⁾ Nach: Zeitchr. f. Bauw. 1899, S. 600.