

der Strafsen überleiten soll und zu diesem Zwecke gewöhnlich unten eine Verbreiterung erfährt. Nur da, wo die Hauptverkehrsrichtung parallel zum Gebäude stattfindet und für eine Verbreiterung der Rampe der Platz nicht vorhanden ist, kann die Fahrbahn derselben von unten an gleich breit und parallel zur Façade angelegt werden. Ist dagegen der Verkehr mehr normal auf die Gebäudefläche gerichtet oder kommen neben dieser noch andere Richtungen in Betracht, so wird man zu einer einfach oder doppelt geschweiften Begrenzung der Rampenwangen übergehen müssen (Fig. 190 bis 195). Dasselbe ist der Fall, wenn die Auffahrt zurückliegend, zwischen zwei vorspringenden Gebäudeflügeln, angeordnet werden soll. Sehr interessante Ausbildungen stark geschweiften Rampen und Unterfahrten zeigen die Beispiele in Fig. 194 u. 195, ersteres vom Stadttheater in Wien (Architekt *Fellner*), letzteres von der großen Oper in Paris (Architekt *Garnier*).

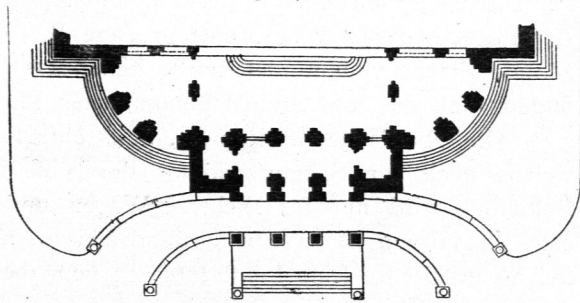
Bei Monumentalbauten, deren Haupteingängen Rampen mit Unterfahrten vorgelegt sind, wird der stattliche Eindruck der Façade noch wesentlich gehoben durch Verbindung der Rampe mit einer Freitreppe für Fußgänger, welche die Vorhalle auf dem kürzesten Wege erreichen wollen, eine Anlage, welche vor vielen der neueren Theater, z. B. dem Hoftheater in Hannover, dem neuen Opernhaus in Frankfurt a. M. (Fig. 196), dem Volkstheater in Buda-Pest (Fig. 192) u. a. O. vorkommt. (Siehe auch Art. 150 und Theil IV, Halbhd. I dieses »Handbuches«, Abchn. 5, Kap. 1, a, 2: Eingänge und Thorwege.)

Eine derartige Combination von Rampe und Treppe ist aber gerade bei Theatern dann bedenklich, wenn der Verkehr für Wagen und Fußgänger an einer Stelle concentrirt werden muß, so daß die letzteren genöthigt sind, den Verkehr der Wagen zu kreuzen; es empfiehlt sich daher dringend, für Fußgänger noch besondere Ausgänge anzulegen. Eine derartige, sehr geschickte Disposition zeigt das von *Lucas* erbaute neue Opernhaus in Frankfurt a. M., an welchem diese Ausgänge für Fußgänger in Viertelkreisbögen vertheilt sind, welche sich zwischen den Hauptvorbau und die Seiten-Risalite einschieben, ein Motiv, welches auch im oberen Geschosse in der inneren Durchbildung auf das Glücklichsste verwerthet wurde.

Schließlich sei hier noch einer stattlichen Rampen-Anlage Erwähnung gethan, welche sich in Lyon findet und welche zugleich als Beispiel dienen mag, wie derartige Aufgaben zu behandeln sind (Fig. 197). Die Rampe hat den Zweck, das hoch

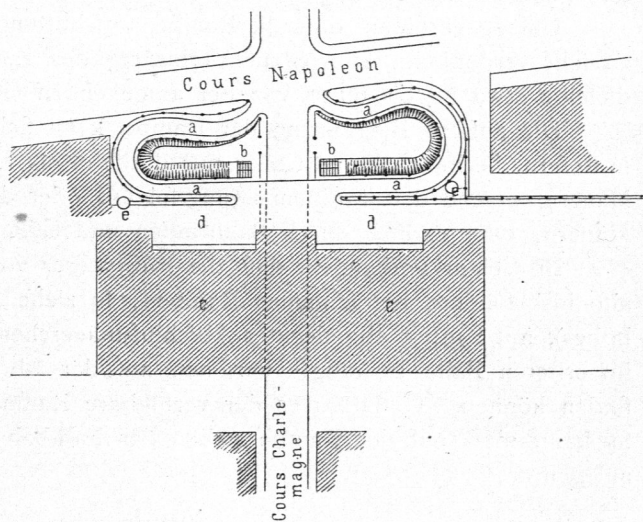
Handbuch der Architektur. III. 6.

Fig. 196.



Vom Opernhaus zu Frankfurt a. M. — 1/720 n. Gr.

Fig. 197.



Vom Empfangsgebäude der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn zu Lyon.