

Aus den gleichen Gründen, aus denen man an den in die Eingangshalle führenden Türen Windfänge anordnet, geschieht dies häufig auch an den Türen, durch welche das Publikum die Ankunftshalle verläßt (Fig. 69).

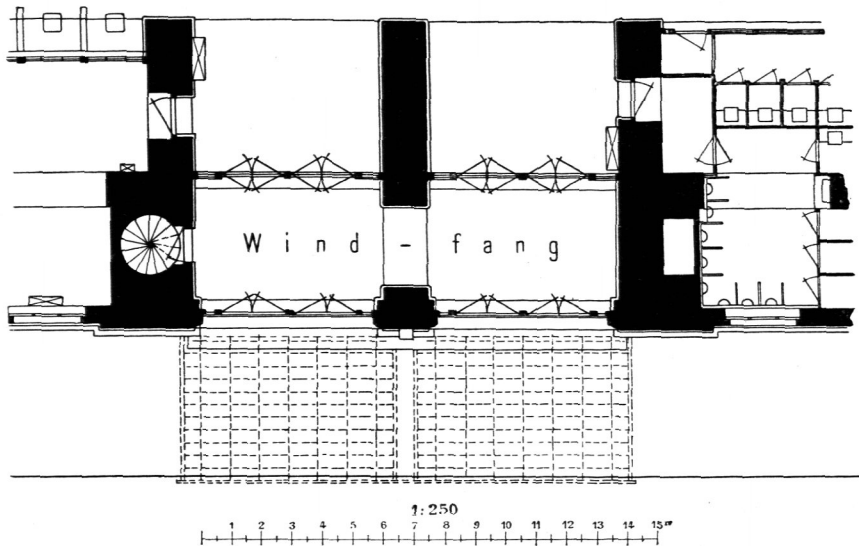
5) Örtliche Verhältnisse bringen bisweilen anderweitige Anordnungen der Bahnhofsausgänge hervor.

So ist beispielsweise auf dem Bahnhofe zu Effen (siehe Fig. 22, S. 38) eine „Haupthalle“ vorhanden, deren eine Achse mit derjenigen des Personentunnels übereinstimmt. Die abfahrenden Reisenden haben diese Halle und diesen Tunnel zu passieren. Aber auch die Ankommenden müssen beide Räume betreten, wenn sie den Bahnhof verlassen wollen; doch ist der Ausgang stadtfseitig gelegen, während die Abreisenden in einer dazu rechtwinkligen Richtung durch die „Schalterhalle“ in die Haupthalle gelangen.

Auf Kopfstationen, sei es, daß das Empfangsgebäude L- oder U-förmige Grundrißgestalt hat, ist der Bahnhofsausgang gleichfalls verschieden angeordnet worden.

74-
Kopf-
stationen.

Fig. 69.



Windfänge und Schutzdach an der Ankunftsseite
des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof Hamburg-Dammtor.

α) Meistens werden im Kopfbau Eingangshalle, Fahrkartenausgabe, Gepäckannahme, Warte- und Erfrischungsräume usw., kurz alle vor der Abfahrt der Reisenden notwendigen Räumlichkeiten untergebracht; die Flügelbauten dienen teils dem Stationsdienst, den Bahnverwaltungszwecken usw. Die einfachste und auch glücklichste Anordnung besteht darin, daß man in der Verlängerung des Kopfbahnsteiges den oder die Ausgänge anbringt. Die Bahnhöfe zu Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57), Frankfurt a. M. (siehe die Tafel bei S. 67), München, Darmstadt (Hessische Ludwigsbahn), neuer Hauptbahnhof zu Leipzig u. a. mögen als Beispiel angeführt werden. Auch das Empfangsgebäude zu Altona (siehe Fig. 33, S. 48) ist hier einzureihen, obwohl die Ausgänge weiter nach dem Bahnhof zu gerückt sind.

Selbstredend wird bei solcher Anordnung die Eingangshalle gleichfalls als Bahnhofsausgang benutzt.

β) Eine schärfere Scheidung der abfahrenden und der ankommenden Reisenden bei in Hufeisenform errichteten Empfangsgebäuden erzielt man, wenn man im Kopfbau hauptsächlich Räume für den Stationsdienst, die Bahnverwaltung und