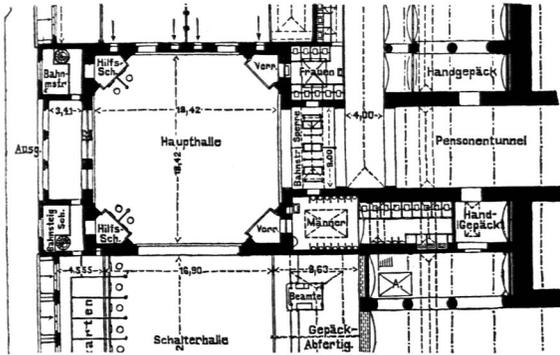


Solche Anordnungen kommen ebenso häufig vor, wenn Eingangshalle und Bahnsteige in gleicher Höhe gelegen sind, als auch in dem Falle, daß man zu den Bahnsteigen durch Tunnel und Tunneltreppen gelangt. Bei letzterer Einrichtung können die Reisende die Perfonentunnel erst nach dem Passieren der Sperre betreten.

Fig. 104.



Anordnung der Bahnsteigsperre auf dem Bahnhof zu Essen <sup>84)</sup>.  
 1/600 w. Gr.  
 (Siehe auch Fig. 22, S. 38.)

Bahnhof zu Essen herrührend, liefert Fig. 104 <sup>84)</sup>; weitere Beispiele zeigen die Bahnhöfe zu Coblenz (siehe Fig. 27, S. 43), Metz (siehe Fig. 23, S. 39), Mülheim a. Rh. (siehe Fig. 29, S. 45).

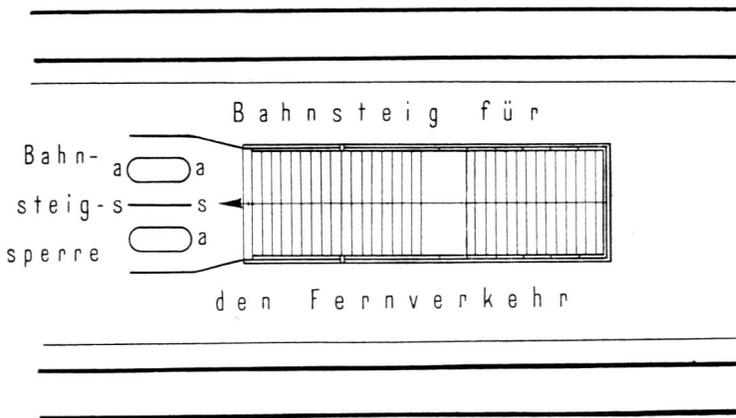
4) Hier einzureihen ist ferner der selten vorkommende Fall, daß die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung an den Austritten der von den Personen-

2) Verwandt mit der ebenbesprochenen Anordnung ist diejenige, bei der die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung an diejenige Stelle verlegt werden, an der sich der unmittelbare Ausgang von der Eingangshalle nach dem Bahnsteig befindet.

3) In gleicher Weise verwandt ist die Anordnung, wenn sich die Fahrkartenprüfstelle am Anfang der nach den Bahnsteigen führenden Personentunnel befindet. Ein Beispiel hierfür, vom

141.  
 Sperre  
 im und am  
 Personentunnel.

Fig. 105.



Anordnung der Bahnsteigsperre in der Bahnsteighalle des Bahnhofes zu Hamburg-Sternschanze.

tunneln nach den Bahnsteigen emporführenden Treppen angeordnet sind, wie z. B. auf dem Bahnhof Hamburg-Sternschanze (Fig. 105.)

Die Eingangshalle mit Zubehör ist in der Höhe des Bahnhofsvorplatzes, die Bahnsteige und Gleise sind in dem höher befindlichen Geschoß gelegen. Aus der Eingangshalle betritt man die Personentunnel; von diesen führen einläufige Treppen auf die Bahnsteige, und am Austritt der letzteren ist je eine Fahrkarten-Prüfstelle angeordnet.

<sup>84)</sup> Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1903, S. 493.