

sind, wo es ihre Zweckbestimmung fordert, liefern der neue Bahnhof zu Coblenz (siehe Fig. 49 [S. 59] u. 114), der eben erwähnte neue Hauptbahnhof zu Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57), der neue Bahnhof zu Metz (siehe Fig. 23 [S. 39] u. 115, der neue Bahnhof zu Homburg v. d. H. (Fig. 116) ufw.

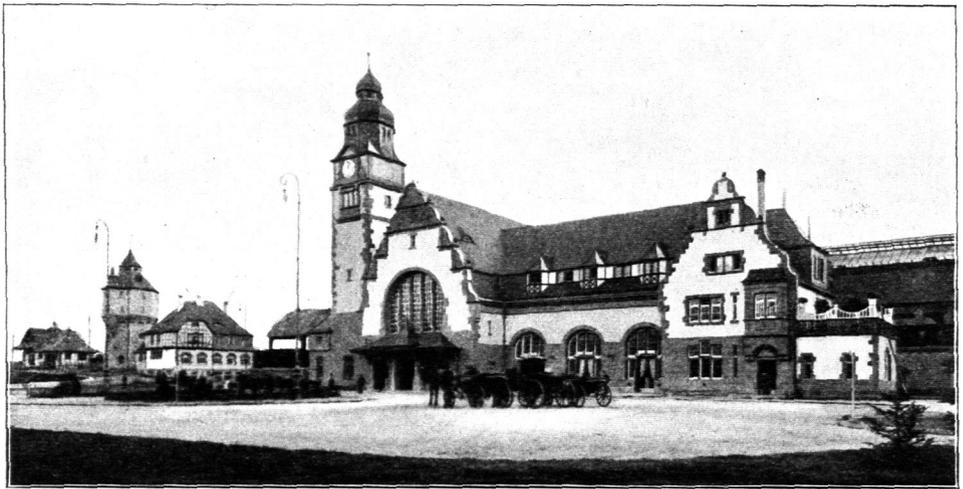
γ) In der Einleitung wurde bereits bemerkt, man müsse beim Planen eines Empfangsgebäudes darauf bedacht sein, daß die ganze Anlage erweiterungsfähig sei. Bezüglich der Warte- und Erfrischungsräume, einschließlich allen Zubehörs, wäre dies aber ausgeschlossen, zum mindesten sehr erchwert, wenn man diese Räume in der in Rede stehenden Weise anordnen wollte.

δ) Endlich gestatten es in nicht seltenen Fällen die örtlichen Verhältnisse nicht, die letztere Anordnung durchzuführen.

Aus den vorstehenden Erörterungen geht hervor, daß man bei großen Bahnhöfen in den meisten Fällen auf die am Anfang von Art. 151 (S. 145) angegebene

152.
Schluß-
folgerung.

Fig. 116.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Homburg v. d. H.
(Siehe auch Fig. 48, S. 57.)

Raumanordnung verzichten wird, ebenso meistens auch auf eine malerische Anlage und Gruppierung der verschiedenen Räumlichkeiten; vielmehr geht man in der Regel darauf hinaus, eine nahezu regelmäßige Gesamtanordnung zu schaffen. Dabei wird die Eingangshalle tunlichst in die Achse des Empfangsgebäudes zu liegen kommen, und die am meisten zu benutzenden Räumlichkeiten werden teils hinter dieser, teils zu ihren beiden Seiten Platz finden.

b) Grundrißsysteme für größere Empfangsgebäude.

Vom vorstehend Ausgeführten ausgehend ergeben sich, wenn man von außergewöhnlichen örtlichen Verhältnissen abliest, für die Empfangsgebäude größerer Bahnhöfe die nachstehenden Systeme der Grundrißanordnung, die bei sehr vielen ausgeführten Bahnhöfen zu finden sind.

1) Grundrißsystem I.

Bei dem in erster Reihe vorzuführenden Grundrißsystem befindet sich die Eingangshalle in der Hauptachse oder doch im mittleren Teile des Empfangs-

153.
Lage der
Räume.