

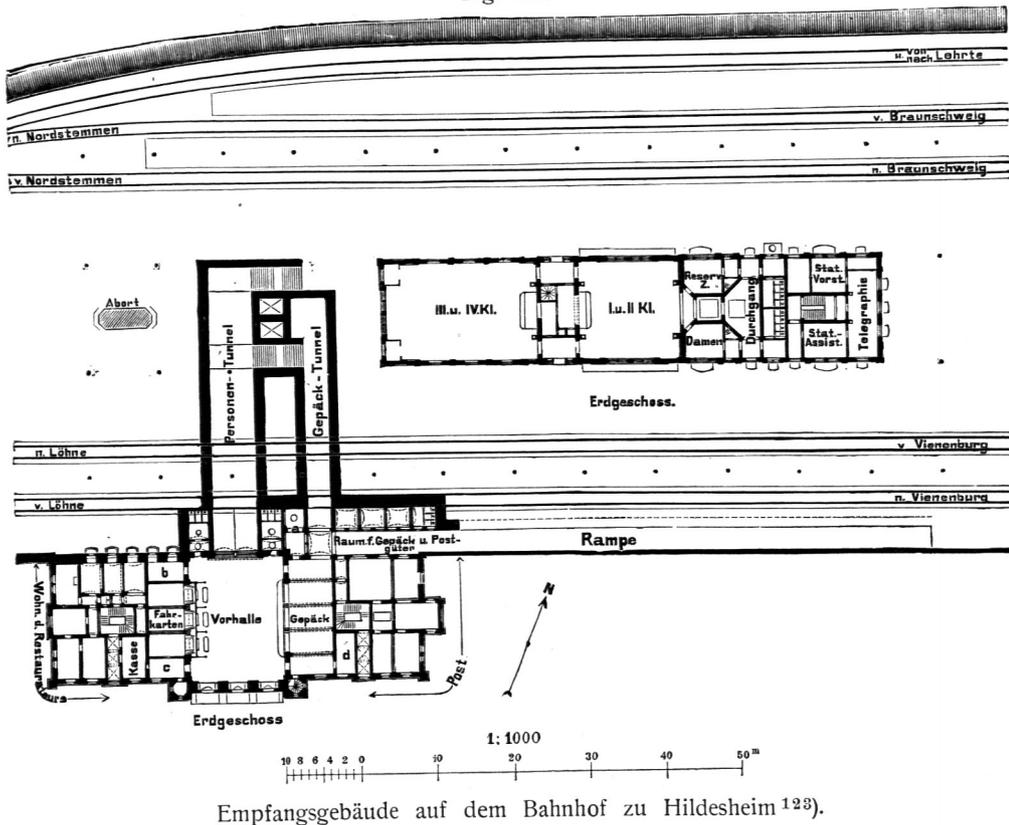
Eines der älteren nach diesem Grundgedanken errichteten Empfangsgebäude ist dasjenige zu Hildesheim (Fig. 160<sup>123</sup>).

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 Hildesheim<sup>123</sup>).

### 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

<sup>123</sup>) Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 352.