

die Zwischenbahnsteige ist ein Gleisabstand von 10,00<sup>m</sup>, für die Zungenbahnsteige ein solcher von 12,00 und 12,40<sup>m</sup> angenommen.

Das am Bahnhofsvorplatz gelegene, langgestreckte Vorgebäude enthält die gleichen Räume wie in Erfurt. Auch hier führt in der Hauptachse der Eingangshalle der Zugangstunnel zum Inselbahnsteig, zu der daselbst befindlichen Austrittshalle und zu den Wartefälen. Durch einen besonderen Ausgangstunnel gelangen die ankommenden Reisenden in die Ausgangshalle; zwei weitere Tunnel dienen dem Gepäck- und Postdienst<sup>178)</sup>.

Das großartigste Beispiel von einschlägigen Anlagen ist der neue Bahnhof zu Cöln (Fig. 205 u. 207<sup>179)</sup>.

Da Kreuzungen der ihn umgebenden Straßen mit der Bahnanlage zu vermeiden und ebenso schienenfreie Zugänge zu allen von Reisenden zu benutzenden Teilen des Bahnhofes herzustellen waren, so ist auch hier der Bahnkörper in derjenigen Höhenlage angeordnet, welche die Ausführung von Straßenunterführungen und von Personentunneln gestattet. Da ein erheblicher Teil der ein- und ausfahrenden Züge auf Kopfgleisen abgefertigt werden kann, so wurden die Wartefäle auf einem geräumigen Inselbahnsteig errichtet. Außerdem steht am Bahnhofsvorplatz und in gleicher Höhe mit diesem ein Vorgebäude, das die Ein- und die Ausgangshalle, die Fahrkartenschalter, die Gepäckannahme und -ausgabe ufw. enthält. Jede der beiden ebengenannten Hallen ist mit den Bahnsteigen durch einen Per-

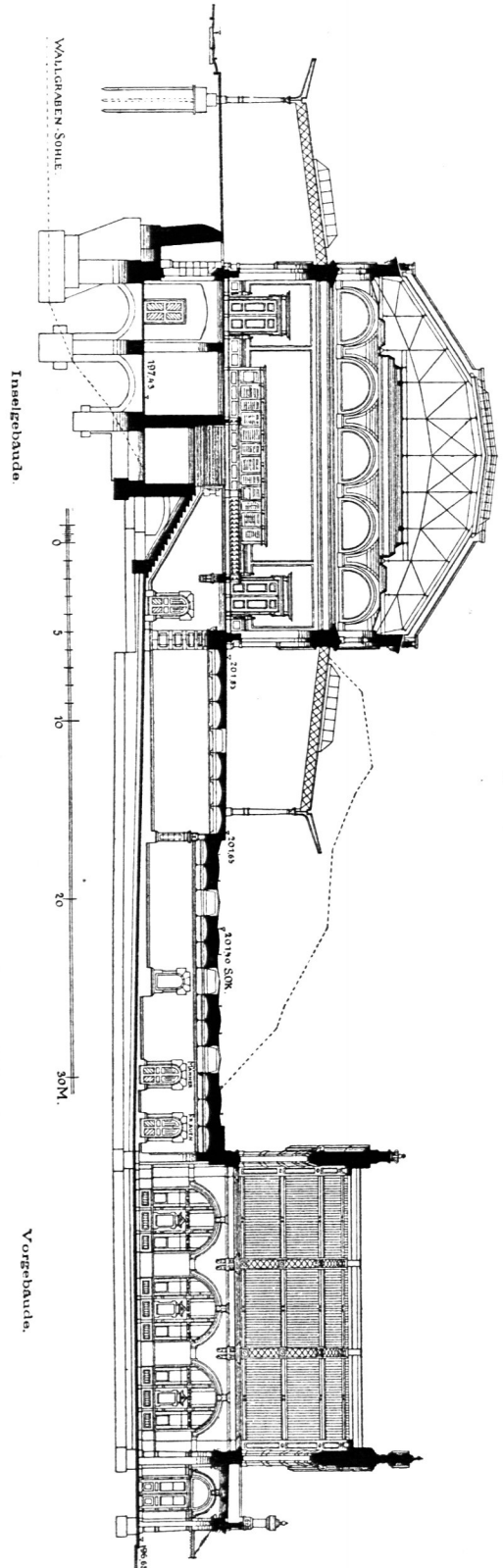


Fig. 204.

Schnitt durch das Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Erfurt<sup>177)</sup>.  
(Siehe den Grundriß in Fig. 77, S. 90 und den Lageplan in Fig. 203, S. 223.)

259.  
Beispiel  
XV.

<sup>178)</sup> Nach: Zeitschr. f. Bauw. 1896, S. 177.

<sup>179)</sup> Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 376.