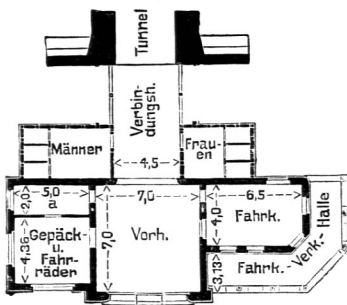


### k) Neuere Empfangsgebäude auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und den anschließenden Vororttrecken.

Die Berliner Ringbahn und die anschließenden Vororttrecken sind wohl kaum zu den Stadtbahnen im engeren Sinne zu zählen, aber sie sind damit so innig verwandt, daß es völlig gerechtfertigt sein dürfte, einige der allerneuesten Zeit entstammende, diesen Strecken angehörige Empfangsgebäude hier aufzunehmen. Sie sind schon in ihrer Gesamtanordnung, infolge der maßgebenden örtlichen Verhältnisse, ungemein eigenartig und charakteristisch; allein auch ihr Aufbau schmiegt sich meist geschickt der Umgebung an, und häufig ist eine geradezu malerische Wirkung erzielt. *Rüdel* hat in der unten genannten Zeitschrift<sup>229)</sup> eine umfassendere Darstellung dieser interessanten, zum Teil erst im Jahre 1909 fertig gewordenen Bauwerke veröffentlicht, auf die hierdurch verwiesen werden soll; einige daraus entnommene Beispiele sollen folgen.

296.  
Bahn.

Fig. 295.

Empfangsgebäude auf dem  
Bahnhof Grunewald<sup>230)</sup>.

a. Arbeiteraum.

Der Bahnhof Grunewald hat vor einigen Jahren ein neues Empfangsgebäude erhalten, das vor der gleichnamigen Villenkolonie zugekehrten Tunnelmündung errichtet ist. Fig. 295<sup>230)</sup> zeigt den äußerst einfachen Grundriß. Fahrkartenausgaben befinden sich nicht nur in der Eingangshalle, sondern im Hinblick auf den starken Sonntagsverkehr auch außen unter einer offenen Halle.

297.  
Beispiel  
I.

Auf der Haltestelle York-Straße der Vorortbahn Berlin-Zossen und Berlin-Lichterfelde wurde 1902 ein neues Empfangsgebäude errichtet (Fig. 296 u. 297<sup>231)</sup> und erhielt im Äußeren die dankbaren Formen der mittelalterlichen märkischen Backsteinkunst, die sich jedem Grundriß ohne Zwang anschmiegen und mit bescheidenen Mitteln eine ansprechende Wirkung hervorrufen.

298.  
Beispiel  
II.

Die Raumanordnung bereitet in diesem Falle nicht unbedeutende Schwierigkeiten, weil das Gebäude hart an der unter der Bahn unterführten Straße, dicht an die vorhandene Unterführung und in den Bahndamm, hineingebaut werden mußte; dies war für die Erhellung der Erdgeschoßräume (Fig. 296) sehr ungünstig, und nur durch einen feillich angeordneten Hof konnte diesen Räumen Luft und Licht zugeführt werden. Auch wurde dadurch ein guter Zugang zu der im Obergeschoß gelegenen Dienstwohnung (Fig. 297) erzielt.

Die Schwierigkeiten in der Raumanordnung werden noch größer, wenn sich der Zugang zur Station nicht, wie seither, mit dem Bahnsteig in gleicher Höhe, sondern wenn er sich höher befindet. Dies ist der Fall bei der Station Putzstraße der Nordringbahn, auf der zum Vorortbahnsteig auch noch der Bahnsteig der Vorortbahn Berlin-Nauen hinzukommt (Fig. 298 bis 301<sup>232)</sup>).

299.  
Beispiel  
III.

Der Eintritt in das dreigeschoßige Empfangsgebäude geschieht überrück durch einen fünfeckigen Vorraum (Fig. 302), aus dem man durch eine Treppe in die Eingangshalle hinabsteigt (Fig. 300). An der rechten Seite der letzteren befinden sich Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung und Dienstraum; geradeaus gelangt man zu einer quer über die Gleise gespannten Brücke, an deren Enden die Treppen zu den Bahnsteigen hinabführen. Um im mittleren Stockwerk (Hauptgeschoß, Fig. 299) eine größere Gebäudetiefe zu erzielen, wurde die Halle mit erkerartigen Aus-

<sup>229)</sup> Zentralbl. d. Bauverw. 1909, S. 418, 429, 437.<sup>230)</sup> Aus ebendaf., S. 418.<sup>231)</sup> Aus ebendaf., S. 421.<sup>232)</sup> Aus ebendaf., S. 433.