

VI. Abschnitt. Die Gestaltung großer Bahnhofsanlagen.

A. Einleitung.

§ 1. Zusammenfassung der Bahnhöfe einer Stadt zu einer oder mehreren Gesamtanlagen. Während auf kleineren und mittleren Bahnhöfen die Anlagen für den Betrieb und Verkehr meist an einer Stelle vereinigt sind, um eine einheitliche Leitung und wirtschaftliche Betriebsführung zu ermöglichen, findet bei größeren Bahnhöfen in der Regel eine Trennung in Einzelanlagen statt, die nach ihrem Hauptzweck als Personenbahnhof, Abstellbahnhof, Ortsgüterbahnhof, Verschiebebahnhof usw. bezeichnet werden. Diese können beieinander liegen oder durch größere Strecken getrennt sein. Meist dient jede Teilanlage dem Betrieb oder Verkehr aller angeschlossenen Linien, insbesondere wenn diese einer Verwaltung unterstehen. Bei Bahnen, die verschiedenen Verwaltungen gehören, ist oft nur der Personenbahnhof gemeinsam, während getrennte Abstellgleise, Verschiebebahnhöfe usw. benutzt werden. In diesem Falle kann man nicht mehr von einer einheitlichen Gesamtanlage sprechen (vgl. auch Abschnitt III F, S. 339). In Weltstädten, in die zahlreiche Bahnen einmünden, ist selbst dann, wenn alle einer Verwaltung unterstehen, die Schaffung gemeinsamer Anlagen nicht mehr durchführbar. Man begnügt sich vielfach damit, für zwei oder mehrere Bahnlinien Gemeinschaftsanlagen zu errichten und zwischen diesen gute Verbindungen herzustellen. Die folgenden Betrachtungen sollen sich zunächst auf den Fall beschränken, daß nur eine große Gesamtanlage am Ort vorhanden ist. Am Schluß soll dann auf die Gruppierung mehrerer Bahnhöfe in Großstädten näher eingegangen werden.

B. Gliederung einzelner Gesamtanlagen und zweckmäßige Lage der Teile.

Um die folgenden Untersuchungen übersichtlicher zu gestalten, sollen die einzelnen Bahnhofsteile nach verschiedenen Zwecken getrennt behandelt werden und zwar zuerst die Verkehrsanlagen, d. h. die Personenbahnhöfe, Ortsgüterbahnhöfe, Eilgut- und Postanlagen, sodann die Betriebsanlagen, d. h. die Abstellbahnhöfe, Verschiebebahnhöfe, Lokomotivschuppenanlagen und Werkstättenbahnhöfe.

§ 2. Der Personenbahnhof. Bei den folgenden Betrachtungen soll zunächst vorausgesetzt werden, daß die Bahnen sowohl dem Fernverkehr als auch dem Nahverkehr dienen, ein Fall, der — abgesehen von den modernen Riesenstädten — für die meisten mittleren und großen Städte zutrifft. Als günstigster Platz für einen Personenbahnhof wird im allgemeinen der Teil der Stadt angesehen, in dem sich das geschäftliche Leben zusammendrängt, da hierbei die Wege für die meisten Reisenden am kürzesten werden. Der Verkehr nach und von der eigentlichen Geschäftsstadt ist ein doppelter: einmal sind es Kaufleute und Industrielle, die von auswärts zur Stadt oder umgekehrt von hier aus nach außerhalb Geschäftsreisen unternehmen.

