

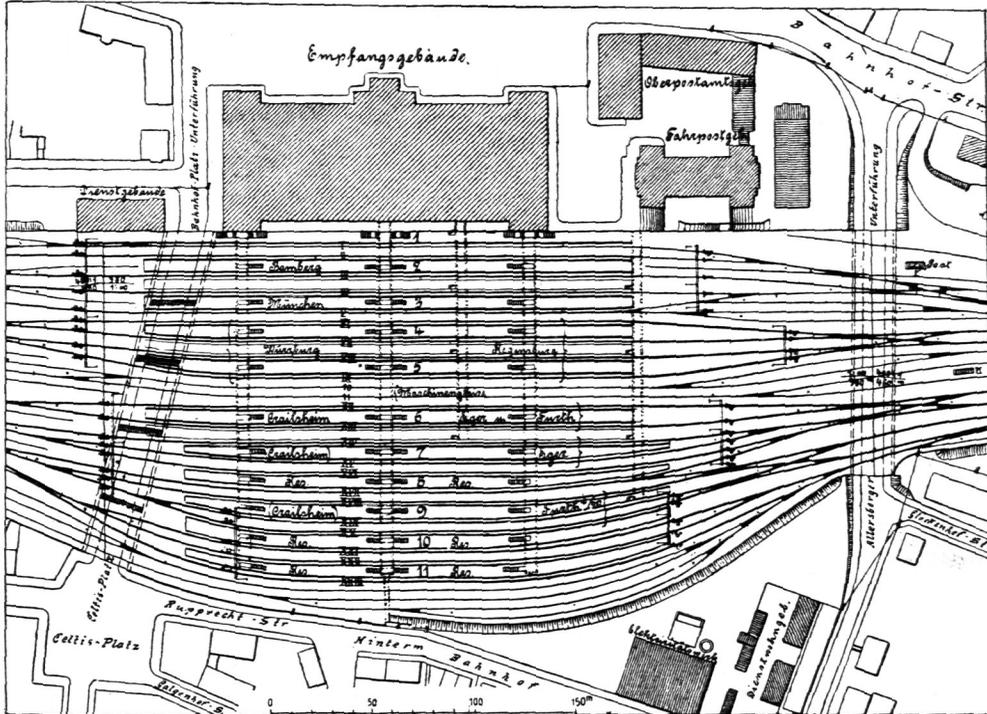
befchriebenen Art zu erwarten sind. Umbauten vorhandener Bahnhöfe in dem angedeuteten Sinne werden fernerhin gleichfalls vorgenommen werden.

Eine der größten neueren einschlägigen Anlagen ist der neue Hauptbahnhof zu Nürnberg.

Wie Fig. 158¹²⁰⁾ zeigt, sind längs der bahnteiligen Front des Empfangsgebäudes 21 Bahnsteiggleise und 10 Zwischenbahnsteige vorhanden; nur neben denjenigen Gleisen, auf denen Züge mit großem Post- und Gepäckverkehr anfahren, wurden besondere Gepäckbahnsteige angeordnet. Entsprechend der Raumanordnung im Empfangsgebäude wurden drei Bahnsteigtunnel vorgesehen: der östliche für den Ausgang, der westliche für den Zugang des Nahverkehrs, der mittlere für

183.
Zwei
Beispiele.

Fig. 158.



Anordnung der Bahnsteige und Bahnsteigtunnel auf dem Hauptbahnhof zu Nürnberg¹²⁰⁾.

den Zugang des Fernverkehrs. Für die Zu- und Abfuhr der Post und des Gepäcks wurde ein besonderer Tunnel hergestellt, der mit den Post- und Gepäckbahnsteigen mittels hydraulischer Aufzüge verbunden ist. Auf den Bahnsteigen sind, wegen der großen Entfernung vom Empfangsgebäude, Wartehallen errichtet.

Einen Querschnitt durch die Gesamtanlage, die u. a. auch die Anordnung der zahlreichen Bahnsteigüberdachungen zeigt, gibt Fig. 100 (S. 134).

Eine etwas ältere Ausführung, die gleichfalls hier einzureihen ist, ist der Bahnhof zu Göttingen, von dem Fig. 78 (S. 91) den Grundriß des Empfangsgebäudes mit den zugehörigen Bahnsteig- und Gleisanlagen bringt.

Es handelt sich um den Umbau einer älteren Anlage. Die Bahnsteige liegen rund 2 m höher als der Bahnhofsvorplatz; um erstere durch Tunnel schienenfrei erreichen zu können, und um die verlorenen Steigungen auf ein Mindestmaß einzufchränken, wurde der Fußboden der Eingangshalle in die ungefähre Höhe des Bahnhofsvorplatzes gelegt. In die Eingangshalle sind drei kurze Treppenläufe gelegt: der eine geradeaus gegen die Bahnsteige zu gerichtet, die beiden anderen je rechts und links parallel zu den Bahnsteigen angeordnet. Der erstgenannte führt nach abwärts auf

¹²⁰⁾ Fakf.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1908, Nr. 37.