Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 18 (1964)

Heft: 10

Artikel: Zur geschichtlichen Entwicklung der Bahnhofsbauten

Autor: Kubinszky, Mihaly

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-332018

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Dr. techn. Mihaly Kubinszky

Zur geschichtlichen Entwicklung der Bahnhofbauten

Die Geschichte der Eisenbahnbauten geht bis zum Ursprung der modernen Architektur zurück. Beide sind eine Errungenschaft der technischen und sozialen Umwälzung am Anfang des 19. Jahrhunderts. Bahnhofbauten – besonders die Hallen – haben an der Entwicklung der modernen Architektur einen bedeutenden Anteil. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts war es die Neuheit der Aufgabe, die zu originellen Lösungen führte. Später, bis zum ersten Weltkrieg, waren es die großen Ausmaße der Eisenbahnanlagen, die den technischen Fortschritt förderten. Wiederaufbau und Modernisierung nach dem zweiten Weltkrieg brachten eine bunte Vielfalt neuer Lösungen. Es gibt unter den Bahnhofgebäuden beste Beispiele modernen Bauens. Hat die Eisenbahn auch im Laufe der letzten Jahrzehnte ihre Monopolstellung im Personenverkehr abgetreten und teilt sie jetzt den Fern- und Nahverkehr mit Flugzeug und Kraftwagen, so ist ihre Stellung im modernen Verkehrswesen dennoch unvermindert wichtig. Die Lage des Bahnhofes ist und bleibt ein städtebauliches Problem, die Gestaltung seiner Hochbauten eine architektonische Aufgabe ersten Ranges.

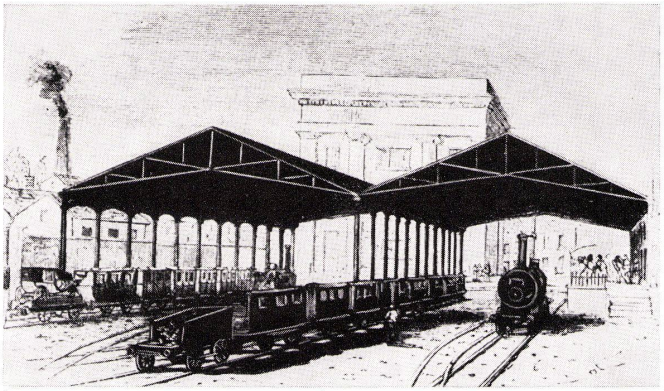
In der Anfangszeit, zwischen 1830 und 1850, lag das Problem der Eisenbahnhochbauten bei der Zugabfertigung. Die Halle diente nicht nur dem Publikum, sondern hauptsächlich auch als Wagenremise. Die meisten städtischen Bahnhöfe waren zu der Zeit, als man von Eisenbahnlinien, nicht aber von einem Eisenbahnnetz sprechen konnte, Kopfbahnhöfe.

Klassizistische Tendenzen bedingten eine symmetrische Gruppierung der verschiedenen Gebäude, die Umfriedung der Anlage führte zum Begriff «Bahnhof». Wurde eine Anlage abseits der Stadt errichtet, mahnte oft Glockengeläute – besonders in Frankreich – zur Abfahrt des Zuges. Hier liegt der Ursprung des später für die Uhr gebauten Bahnhofturmes.

Der Bahnhof sog allmählich die Stadt an, die Bahnhofstraße – überall bekannt – wurde in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts zu einem wichtigen Merkmal der Kleinstadt. Nur selten drang der Schienenweg bis zur inneren Stadt vor. In Prag wurde der Bahnhof zum Teil innerhalb der Stadtmauern angelegt, die Ausgangstore mußten aber abends geschlossen werden.

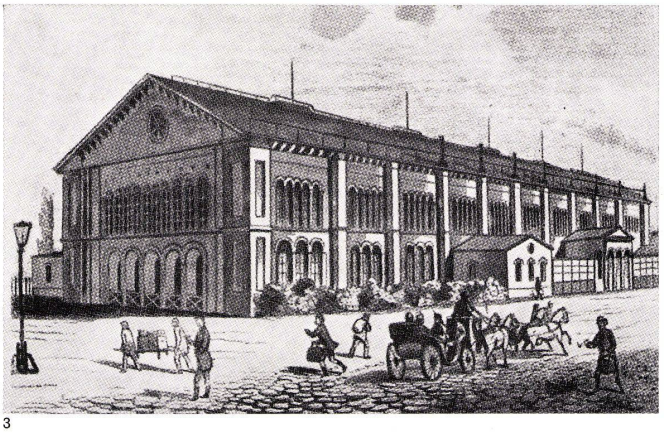
Das Empfangsgebäude bedeutete in seiner Schlichtheit anfänglich noch kein architektonisches Problem, seine Lage zur Halle – die bei städtischen Anlagen unentbehrlich zu sein schien – war aber verschieden. Manchmal waren Empfangsgebäude und Halle aneinandergebaut, dann trat der Kontrast der beiden stark hervor; deswegen waren freistehende Hallen allgemein beliebter. Als Material für die Halle diente zuerst Holz, in Leipzig in Form eines schönen Tonnendaches, in Bristol – von Brunel erbaut – die Tradition englischer Gotik nachahmend, in München am Marsfeld als eine billige Bretterbude. Charakteristisch war die dreischiffige Halle, wie sie zum Beispiel in Kassel ausgeführt wurde. In England verwendete man schon früh Fachwerkbinder aus Eisen; die Firma Stephenson lieferte die Lokomotiven und baute auch Brücken und Eisenhallen. In Frankreich entwickelte Polonceau seinen berühmten Fachwerkbinder für die Eisenbahnbauten.

Das unlängst abgebrochene hellenistische Portal am Bahnhof London-Euston versinnbildlichte den Bahnhof als das neue Stadttor. In Wien wurden der Gloggnitzer und der Raaber Bahnhof (später Süd- und Ostbahnhof) zu einer mächtigen symmetrischen Anlage verschmolzen. Hier und auch bei dem klassizistischen Bau in Budapest bildeten

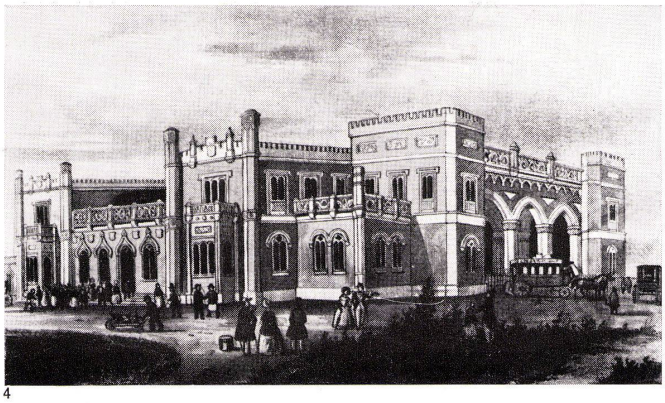


1

2



3



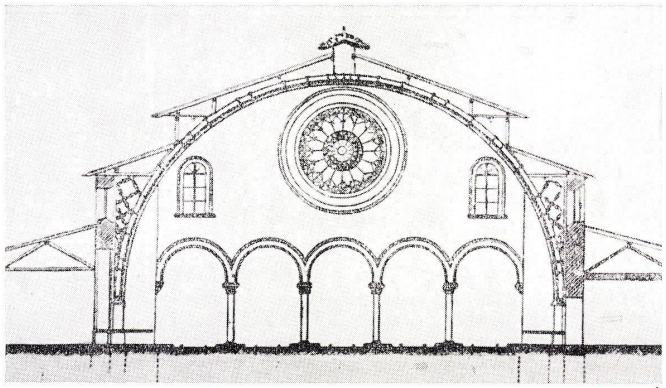
4

1
In der Anfangszeit hatte man eine Vorliebe für freistehende Hallen. Die Werkstatt Stephensons baute nicht nur Lokomotiven, sondern fertigte auch die eisernen Gleisüberdachungen. Am Bahnhof Birmingham Curzon Street arbeitete Robert Stephenson als Ingenieur mit. Im Hintergrund der klassizistische Bau von Philip Hardwick. 1838.

2
Gußeiserne Überbrückungen dienten in England schon früh den Passagieren beim Überqueren der Geleise. In größeren Bahnhöfen legte man aber nur in den achtziger Jahren Wert auf die schienenfreie Führung der Reisenden zu ihren Zügen.

3
Bahnhof Budapest, 1846. Die Halle bildete mit den Empfangsräumlichkeiten bereits eine architektonische Einheit.

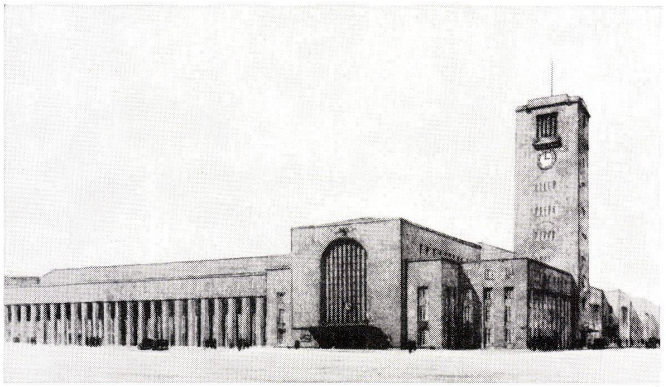
4
Die romantische Fassade verdeckte häufig auch die Halle, so hier in Rotterdam, 1847.



1

2

3



4

5

Halle und Empfangsgebäude eine einheitliche, ruhige Baumasse. Romantische Bauformen kamen zuerst in England auf. Aber bald erwartete auch am Braunschweiger Bahnhof ein gotischer Eingang den Reisenden, im Nürnberger Bahnhof beim Frauentor wurde selbst die gemauerte Eisenbahnhalle in mittelalterlicher Bauweise errichtet. Die Romantik der Gebäude hatte, wenn auch nur kurze Zeit, eine Verwandtschaft mit der noch primitiven Eisenbahntechnik. Eisenbahnwagen als auf Schienen laufende Postkutschen ausgebildet, Lokomotiven mit hohen Rauchfängen und offenen Führerständen und die zur Abfahrt geblasenen Hörner entsprachen der romantischen Anlage des Biedermeiers ebenso wie die gleichgesinnten Bauformen. Die hölzernen Hallen und die dem Personenverkehr dienenden Räumlichkeiten wurden oft von einer Prunkfassade verdeckt. Die architektonische Form beeinflußte aber häufig auch die ganze Anlage; in Amsterdam wurde dem halbkreisförmigen Vorderbau die Bahnsteiganlage angepaßt. Am Ende der vierziger Jahre entstanden einige Bahnhofgebäude, welche die spätere Entwicklung entscheidend beeinflußten. Unter ihnen der Münchner Hauptbahnhof von Friedrich Bürklein und die Gare de l'Est in Paris.

Die große Zeit der Eisenbahnbauten liegt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Eisenbahnlinien schlossen sich zu einem einheitlichen europäischen Netz zusammen, wobei die Überwindung der Bergketten durch die Gebirgsbahnen die technische Vorbedingung war. Allein in Europa baute man in dieser Jahrhunderthälfte rund eine halbe Million Streckenkilometer. Die Bewältigung des Hochbauprogramms forderte bei diesen Ausmaßen neue Methoden. Früher als andere Bauherren veranlaßten die Eisenbahnen das Bauen nach Typenplänen, die schnelle Fertigstellung und Zweckmäßigkeit garantierten. Die Bautypen verursachten, besonders bei kleineren Stationen, eine gewisse Uniformität, weswegen man lange den architekturhistorischen Wert der Eisenbahnbauten in Frage stellte. Aber eben in dieser Methode liegt ein für die Architektur des 19. Jahrhunderts entscheidend wichtiger Faktor. Man muß dabei berücksichtigen, daß Gebäudetypen nicht nur für Empfangsgebäude, sondern für vielerlei andere Zweckbauten, so für Güterschuppen, Magazine, Wärterhäuser, Remisen usw., entwickelt wurden.

Im Gegensatz zu dieser Vereinheitlichung wollten die Eisenbahnen ihre Empfangsgebäude in den Städten immer mehr als öffentliche Repräsentationsbauten gestalten. Das Hauptproblem blieb dabei die architektonische Einheit zwischen Bahnsteighalle und Empfangsgebäude. Obwohl man in dieser Hinsicht die verschiedensten Wege einschlug, konnte mit den historisierenden Bauformen kaum eine befriedigende Lösung gefunden werden. Nur selten kam die Glaswand der Halle zu voller Geltung wie beim Wiener Staatsbahnhof und beim Budapester Westbahnhof, die nach französischen Vorbildern gebaut wurden. J. I. Hittorfs Gare du Nord in Paris war zu jener Zeit eine der ansehnlichsten Anlagen Europas. Die mit historisierenden Elementen dekorierte große Glasfassade schmiegte sich dem großen Satteldach der dreischiffigen Halle an. In England stellte man quer vor die Halle meistens ein Hotel, die Bahnsteige waren von der Seite her zu erreichen. Nur die Droschken der ankommenden Fahrgäste konnten die Durchfahrt des Hotelbaues passieren.

Die Hallen nahmen an Größe ständig zu. Man kann sie als eine der bedeutenden Errungenschaften der Baukunst am Ende des vergangenen Jahrhunderts bezeichnen. Bei den einschiffigen Lösungen brachten es die Ingenieure Barlow und Ordish bereits 1876 am Bahnhof St. Pancras zu London zu einer Spannweite von 73 m. Dieses Ausmaß wurde erst mit der berühmten Maschinenhalle auf der Pariser Weltausstellung 1889 übertroffen. In Newcastle errichtete Dobson seine Bahnsteighalle über Gleisen, die in Krümmung verlegt waren; er erhielt dafür die Goldmedaille der Pariser Weltausstellung. In Deutschland baute man die großen Bahnhöfe und Bahnsteighallen nach dem Krieg von 1870/71. Man wählte hier meistens Dreigelenkbogen. Die Halle in Frankfurt am Main überdeckte 1889 eine Grundfläche von mehr als 31 000 m². Ein Vergleich mit der höchstens 200 m² großen bescheidenen Holzhalle in Liverpool von 1830 läßt die enorme Entwicklung des Eisenbahnhochbaues in 60 Jahren erkennen. Die Reihe der großen deutschen Bahnhöfe reicht bis zum ersten Weltkrieg. In Berlin gestaltete man die Fernbahnhöfe neu; das Stadtbild wurde auch durch die Stahl-Glas-Masse der Stadtbahnstationen beeinflußt. Am Hauptbahnhof in Hannover leitete man die Passagiere durch tunnelartige Unterführungen zu Inselbahnsteigen. Wurden bei verkehrsreichen Strecken Überführungen in Form von Brücken schon früher angewendet, so ist das schienenfreie Erreichen der Züge bei großangelegten Durchgangsbahnhöfen doch eine Errungenschaft am Ende des vorigen Jahrhunderts, die sich bei hochliegenden Gleisanlagen sehr rasch verbreitete und bis heute die Standardlösung darstellt.

1
Die hölzerne Halle in München von Friedrich Bürklein überdeckte fünf Gleise. Dieser vorzügliche Bau aus dem Jahre 1849 galt vielenorts als Beispiel.

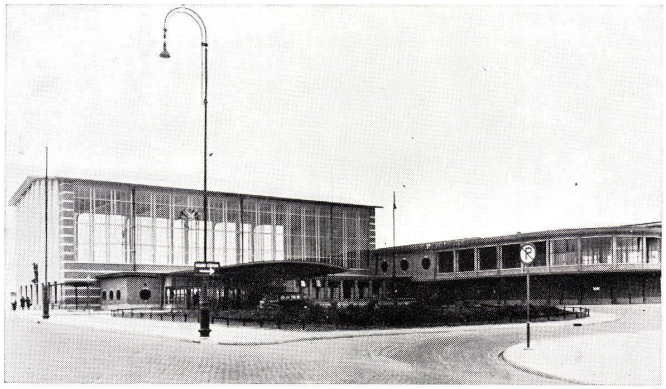
2
Der erste Teil der Pariser Gare de l'Est wurde 1852 nach Plänen von Duquesney fertiggestellt. Der durch Gitter abgeschlossene Vorplatz wurde nach Erweiterungen bis heute beibehalten.

3
Der Leipziger Hauptbahnhof, nach Plänen von Lossow und Kühne, wurde während des ersten Weltkrieges fertiggestellt. Hinter der mächtigen Fassade steht die Querhalle aus Stahlbeton, dahinter die Stahlfachwerkhalle aus sechs dreigelenkigen Bogenbindern, eine in Deutschland allgemein angewendete Lösung.

4
Paul Bonatz brach 1912 die Reihe der historisierenden Empfangsgebäude ab. Sein Stuttgarter Hauptbahnhof ist ein wichtiger Bau der frühen modernen Architektur. Die verschiedenen Größen der Eingangshallen versinnbildlichen den Nah- und Fernverkehr.

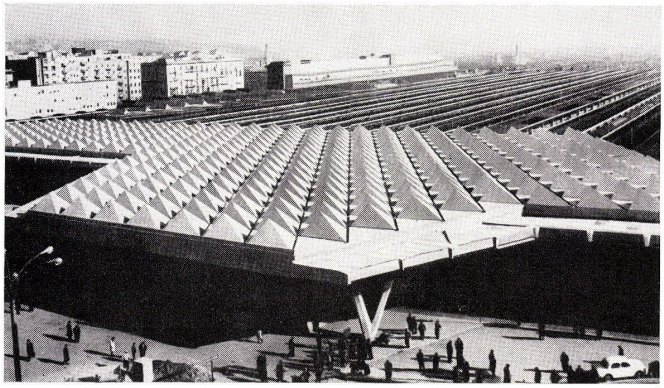
5
Der Bahnhof Santa Maria Novella in Florenz ist ein gutes Beispiel aus der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen, 1935. Die Bahnsteigdächer werden U-förmig von Empfangsräumen und Verwaltung umgeben. Vor den Bahnsteigen liegt ein gut belichteter weiter Querbahnsteig. Typ eines modernen Kopfbahnhofes.

1



2

3



4

5

Der großen Halle in Frankfurt am Main folgten jene in Dresden, Köln, Hamburg usw. Von den freispannenden Hallen ging man allmählich zu den mehrschiffigen Konstruktionen über. So errichtete man im Hauptbahnhof in Leipzig – am Anfang des ersten Weltkrieges – die Bahnsteigüberdachung bereits mit sechs Bogen.

Für den Kleinstadtbahnhof reichte es nicht immer zu einer Halle. Hier begnügte man sich mit einer Veranda, die dem Zug auf dem ersten Gleis den nötigen Schutz gewährleistete. Als eine Kombination der Halle und der Veranda kann die auf Stützen stehende Bahnsteigüberdachung betrachtet werden, die schon in den achtziger Jahren Verbreitung fand. Diese Lösung erwies sich nach der Jahrhundertwende für das neue Baumaterial, den Stahlbeton, als besonders günstig. Tony Garnier zeichnete in seiner berühmt gewordenen «Cité industrielle» ein sehr modernes Bahnsteigdach, in Nürnberg baute man 1905 die Bahnsteigüberdachung als einstielige Lösung. Der Stahlbeton wurde 1910 auch schon bei einer Hallenkonstruktion in Bercy als Bogenbinder verwendet. Stahlbeton und Bahnsteigdächer brachten die Entwicklung der großen Stahlhallen allmählich zum Stillstand. Die letzte der großen Anlagen beendete man nach dem ersten Weltkrieg im Mailänder Hauptbahnhof.

Der wichtigste Bau knapp vor dem ersten Weltkrieg – allerdings erst nachher fertiggestellt und eröffnet – ist der Stuttgarter Hauptbahnhof von Bonatz. Die akademische Symmetrie wird hier in einen frühen Funktionalismus verwandelt, die Vorhallen für Nah- und Fernverkehr sind größenmäßig an der Hauptfassade zu erkennen; das Gleichgewicht wird durch einen mächtigen steinernen Turm hergestellt. Ein anderer fortschrittlicher Bahnhofbau ist der in Helsinki, eine Schöpfung von Eliel Saarinen in der prämodernen Zeit der sachlichen Baukunst.

Nach dem ersten Weltkrieg hatte man zunächst nicht viel für den architektonischen Fortschritt übrig. Die historisierenden Formen lebten allgemein auf. Die Lage der Eisenbahnen hatte sich verändert. Die Zeit der großen Investitionen war vorbei, man beschränkte sich auf Ergänzungen und Rationalisierung. Heute ist die Eisenbahn noch der weitaus wichtigste Verkehrsträger, sie hat aber ihre Monopolstellung bereits verloren. Der Automobilismus belebt den Stadtverkehr, der Bahnhofvorplatz wird zu einem städtebaulichen und verkehrstechnischen Problem. Beim Umbau der Pariser Gare de l'Est, in Genf beim Bahnhof Cornavin und in anderen Städten zog man für die Fußgänger bereits die «zweite Ebene» zu Hilfe. Eine vorbildliche Lösung ist der Bahnhof Versailles-Chantiers. In der Achse der Zufahrtstraße gelegen, führt die Vorhalle den Reisenden weiter über eine Überbrückung zu den Bahnsteigen. Am Ende dieser Überführung ist das hochliegende Stellwerk angeordnet. Die Überführung der Reisenden statt des gewohnten Bahnsteigtunnels wird in Zukunft häufiger angewendet werden, allerdings nur bei Anlagen mit tiefliegenden Bahnsteigen. In Versailles ist die Überführung als ein Gang ausgebildet, in Fredericia wird sie durch ein breites Satteldach betont. In Heidelberg (erbaut nach dem zweiten Weltkrieg) bildet die Überführung zugleich eine verglaste Wartehalle, in Harlow Town und Broxbourne ist die Formgestaltung beider Teile zu einer vollkommenen Einheit verschmolzen.

Als der fortschrittlichste Bahnhof der dreißiger Jahre kann wohl jener in Florenz angesehen werden, ein Werk des Architekten Michelucci und seiner Mitarbeiter. Die vor den Zungenbahnsteigen gelegene Querhalle ist oben verglast und bietet einen bei den Eisenbahnhochbauten früher kaum erreichten Lichteffekt. Der vorgelegte Empfangsbau zeigt die geradlinigen Formen der frühen modernen Architektur, die Vorfahrt für Automobile bringt einen neuen Zug in das Gesicht eines Bahnhofgebäudes. Die italienischen Bahnen bewältigen ein großes Programm, viele Bahnhöfe werden modernisiert. In Trient, Reggio Emilia und Siena baut A. Mazzoni seine hervorragenden Bahnhöfe. Besonders letzterer ist charakteristisch. Die verschiedenen Bauten vor dem Bahnsteig werden mit Hilfe eines durchgehenden Vordaches zusammengefaßt.

In London schuf Charles Holden hervorragende Vorortsbahnhöfe. In Finnland bauten O. Flodin und E. Seppälä den am Hang liegenden schönen Bau in Tampere, eine würdige Nachfolge der großen Tradition frühmoderner finnischer Architektur. Den Höhepunkt dieser Epoche bedeuten wohl die Arbeiten Schellings in Amsterdam. Muidenport-Station ist keilartig in die Abzweigung zweier Linien versetzt. Der elegante Bau von Amstel-Station steht mit seiner verglasten Schalterhalle quer vor den Gleisen. Zu den Bahnsteigen führt vom Tunnel aus nicht nur eine Treppe, sondern auch eine Rampe, ein später ebenfalls wichtiges Motiv. Hallen aus Stahlbeton schuf man noch in Frankreich, in Reims und im Hafenbahnhof von Le Havre.

Mit dem Wiederaufleben der Bautätigkeit nach dem zweiten Weltkrieg wurden die Errungenschaften der modernen Architektur in technischer und formeller Hinsicht weiterentwickelt. In einer Zeit, in der die Eisenbahn mit komfortablen Expreßzügen, Bahnhofhotels und anderen Diensten um den Passagier wirbt, muß sich auch die Architektur diesen Forderungen anpassen. Wiederaufbau aus den Verwüstungen des

1
Schellings Bauten im Amsterdam waren die modernsten Eisenbahnhochbauten vor Beginn des zweiten Weltkrieges. Amsterdam-Muidenpoort-Station liegt keilartig bei einer Abzweigung; Empfangsgebäude und Stellwerk sind architektonisch richtig zusammengefaßt.

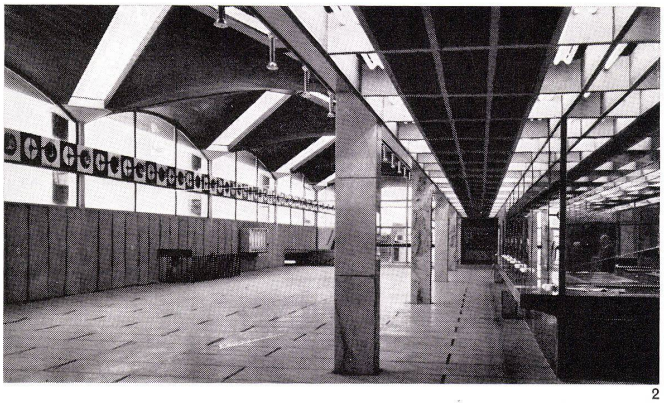
2
Amsterdam-Amstel-Station, 1939. Die verglaste Schalterhalle steht quer vor den Bahnsteigen. Diese Anordnung war richtunggebend für spätere Anlagen.

3
Der Bahnhof Termini in Rom gilt als eines der schönsten Beispiele moderner Architektur um 1950.

4
Der neue Bahnhof in Neapel schmiegt sich mit seinem Dach ganz an den Verkehr des Bahnhofvorplatzes an. Eines der wichtigsten Merkmale des modernen Bahnhofes.

5
Das schmetterlingsartige Bahnsteigdach in Rotterdam von Architekt Ravesteyn ist eines der schönsten in Europa.

1



2

3

4

1
In Sloterdijk baute Van der Gaast 1956 eine schirmartige Überdachung als Vorhalle. Der eilige Fahrgast kann den Eisenbahnverkehr bereits vom Vorplatz aus überblicken. Diese Anordnung zeigt deutlich den großen Wandel, der sich beim Eisenbahnhochbau seit den historisierenden Prunkbauten in einem halben Jahrhundert vollzogen hat.
2
Schalterhalle des neuen Bahnhofes in Schiedam, 1963.
3
Die neue Bahnsteighalle des Hauptbahnhofes in München. Die Halle wurde nach Zerstörung der alten gänzlich modernisiert, bezeichnenderweise aber nicht durch ein Bahnsteigdachsystem.
4
Pforzheim. Moderner Neubau der Deutschen Bundesbahn.

zweiten Weltkrieges und eine wirtschaftlich bedingte Erneuerung der veralteten Eisenbahneinrichtungen schaffen heute im Eisenbahnhochbau eine zweite Periode der Konjunktur, die jener in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kaum nachsteht.
Der Schwerpunkt des durchströmenden Passagierverkehrs liegt heute nicht mehr bei der Schalterhalle und den Warteräumen, sondern am Bahnhofvorplatz und auf den Bahnsteigen. Daher ist die zweckmäßige Lösung des Verkehrs am Vorplatz und die Abfertigung der Reisenden auf den Bahnsteigen zur wichtigsten Aufgabe geworden. Theorie und Praxis des Bahnhofvorplatzes sind ausführlich erwogen worden. Leider kann der Hauptleitsatz, wonach der Vorplatz am und nicht im Hauptverkehr einer Stadt liegen soll, bei bestehenden Anlagen oft nicht befolgt werden, da Prinzipien des vergangenen Jahrhunderts den Bahnhof eben in das Zentrum der Weltstädte zu legen trachteten. Die Reisenden suchen heute kaum mehr den Warteraum auf, die meisten lösen nicht einmal mehr ihre Fahrkarte am Bahnhof. Ladengeschäfte in der Vorhalle sind daher für die Bequemlichkeit des Reisenden nicht weniger wichtig als die Fahrkartenschalter. Der Reisende soll sich schnell orientieren können. Bei kleineren holländischen Bahnhöfen gewährleistet man daher schon vom Vorplatz her eine Durchsicht zu den Gleisen. Die zu den Bahnsteigen führende Überbrückung wurde in Heidelberg vollkommen verglast, der Reisende kann sich von der Einfahrt seines Zuges selbst überzeugen. Als ein wesentliches Merkmal kann es bezeichnet werden, daß die verschiedenen Verkehrsträger oft nach einem gemeinsamen Bahnhof trachten. In der französischen Stadt Macon wurde bereits Anfang der fünfziger Jahre für Bahn und Autobus eine gemeinsame Schalterhalle errichtet, in Gatwick Airport erreichen die Flugpassagiere vom Flugplatzgebäude aus direkt die Schnellbahn nach London.
Als eine Meisterleistung moderner Architektur wird der Terminibahnhof in Rom von Montuori allgemein anerkannt. Vor der breiten Querhalle steht der Direktionsbau; die verglaste Schalterhalle hebt sich bewußt von dem geschlossenen Hintergrund ab. Auch der Bahnhof Venedig Santa Lucia ist ein geschlossener Bau, den nur die Eingangshalle öffnet. Der Bahnhof Neapel dagegen schmiegt sich mit einem dynamisch geformten Grundriß der Verkehrslösung am Vorplatz an; zum flachen, breiten Bau bietet hier ein Hochhaus der Verwaltung den Kontrapunkt.
In England brachte die Architektur von H. H. Powells «frische Luft» in die Bauten der Eastern Region. Harlow Town, Broxbourne und Stafford verwirklichen die Einheit von Bahnsteig und Empfangsgebäude, wie sie seit mehr als 100 Jahren angestrebt werden.
Eine großzügige städtebauliche Lösung ist in Belgien durchgeführt worden. Anfang der fünfziger Jahre schloß man die aus entgegengesetzten Richtungen eintreffenden Linien der Bahnhöfe Nord und Süd durch einen Tunnel unter der Stadt zusammen. Die Gare centrale ist ein unterirdischer Durchgangsbahnhof, im belebten Teil der Hauptstadt.
Auch in Wien gelang es, den Fernverkehr wesentlich auf zwei neugestaltete Bahnhöfe zu konzentrieren. Das neue Empfangsgebäude des Süd-Ost-Bahnhofes bedient zwei nahegelegene alte Anlagen. Auch Neubauten der Wiener Stadtbahn – besonders die Verkehrsregelung am Praterstern – verdienen Beachtung.
Großzügige Lösungen zeigen die neuen Bahnhofgebäude in Holland. In Rotterdam schmiegt sich das im Grundriß konvex geformte Empfangsgebäude dem runden Vorplatz an. Die Bahnsteigdächer des Architekten Ravesteyn sind von ausgezeichneter Form. Im Chefarchitekten Koen van der Gaast haben die niederländischen Eisenbahnen einen hochbegabten Architekten; sein Bau in Eindhoven ist einer der besten aus der Nachkriegszeit. In Sloterdijk verwirklichte er eine einmalige Lösung: Statt der üblichen Schalterhalle betritt der Reisende eine offene, schirmartige Halle. Die niederländischen Bahnhöfe zeigen eine neue Tendenz im Eisenbahnhochbau, die Rückkehr zur Bahnhofhalle. Statt den schweren Stahlbetonkonstruktionen an den Bahnsteigdächern baute man in Eindhoven und in Schiedam leichte Stahlskeletthallen. Auch beim Wiederaufbau des Münchner Hauptbahnhofes bediente sich die Deutsche Bundesbahn einer solchen Lösung. Errichtete dort Gerber einst für die 140 m Breite eine vierschiffige Halle, wurde die jetzige mit nur zwei Schiffen und – bemerkenswert! – mit etwa ebensoviel Stahl konstruiert. Die Deutsche Bundesbahn hat nach den besonders schweren Zerstörungen ein sehr großes Programm zu bewältigen. Zu erwähnen sind aus der Nachkriegszeit außer Conradis Heidelberger Anlage der Braunschweiger Hauptbahnhof und Pforzheim. Mit den neuen Zentralstellwerken in Frankfurt und München wurde ein Typ eisenbahntechnischer Zweckbauten geschaffen, der in Zukunft wohl für mehrere Großbahnhöfe Beispiel geben kann.

In Finnland werden kleinere Empfangsgebäude vorfabriziert. Der neue Bahnhof Kouvola von E. Kajava ist ein schönes Beispiel moderner Architektur. In Frankreich beendigte man nach dem Tode des großen Perret seinen Bahnhofsbau für Amiens, eine sonderbare Lösung für teils durchgehenden, teils endenden Eisenbahnverkehr. Peirani baute Angers-Saint-Lau und Poitiers, beides Anlagen, bei denen die Gebäude den Vorplatz umsäumen.
Eine beachtenswert schöne Lösung fand Kövari für die Neugestaltung des Budapester Südbahnhofes. Die außen angelegten Fahrkartenschalter des Ferienverkehrs und die Freitreppen sind ein individueller Beitrag zum modernen Bahnhofgebäude.

Die neuen Bahnhofgebäude der rumänischen Staatsbahn in Konstanza und Kronstadt zeigen in ihren Formen nationale Züge. In Kronstadt wurden die Anlagen für den Personenverkehr radial vom übrigen Betrieb abgesondert. Der Zug fährt in eine Parkanlage beim Hauptgebäude ein, eine sicherlich effektvolle Lösung.

Diese kurze Übersicht über die neuesten Bahnhofbauten als Abschluß der architekturhistorischen Betrachtung kann vielleicht Interesse erwecken für eine Art von Bauten, die im Zeitalter des Flugzeuges und des Autos oft weniger Beachtung findet, als ihr wegen ihrer Aufgabe und Verbreitung gebührt.