



## Sicherungen gegen Einbruch

**Marx, Erwin**

**Darmstadt, 1884**

b) Rampen-Anlagen.

---

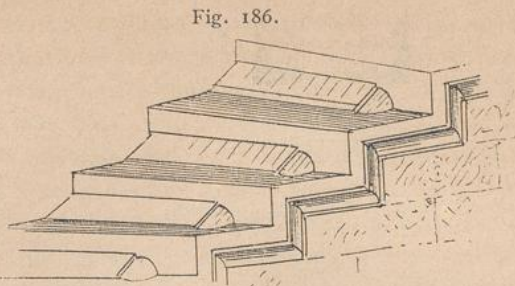
[urn:nbn:de:hbz:466:1-78856](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-78856)

zeigen, oder man kann auch eine Brechung der Kanten einführen (Fig. 186), wobei das Auflager der Stufen auf den Wangen, bezw. in der Wand durch ein abgetrepptes vortretendes Profil vergrößert werden kann.

In Fällen, wo die Freitreppe die unter denselben liegenden Räume verdunkeln würde, kann

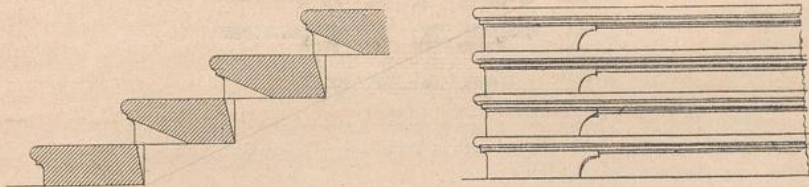
eine schlitzartige Durchbrechung der Stufen stattfinden, wie in Fig. 187 angegeben.

2) Wangen und Geländer. Hinsichtlich dieser Theile kann auf das vorhergehende Kapitel (Art. 147, S. 135), so wie auf Theil III, Bd. I (Abth. III, Abfchn. I, D, Kap. über »Brüstungen und Geländer«) verwiesen werden.



152.  
Wangen  
und  
Geländer.

Fig. 187.



$\frac{1}{25}$  n. Gr.

#### b) Rampen-Anlagen.

Unter Rampen sind die vor Portalen, Gebäudeeingängen etc. liegenden Terrain-auffschüttungen zu verstehen, welche, vom Strafsen-Niveau bis zur Fußbodenhöhe des Erdgeschosses allmählich ansteigend, eine directe Vor-, bezw. Unterfahrt von Equipagen etc. gefatten.

153.  
Zweck.

Rampen-Anlagen, welche die Treppen ersetzen und die Verbindung zweier Höfe, Geschosse oder Terrassen herstellen sollen, finden sich auch wohl im Inneren von Gebäuden. In den Ruinen der Ehrenburg an der Mosel bildet eine in einem dicken runden Thurme liegende Rampe die einzige Verbindung zwischen zwei in verschiedenen Höhen befindlichen Burghöfen; im Rathhause zu Genf führt eine Rampe bis in die oberen Geschosse; auch der Glockenthurm von *San Marco* in Venedig besitzt eine solche.

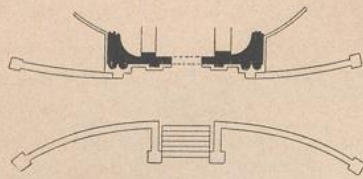
Vor Bauwerken von größerer Bedeutung werden die Rampen häufig mit gedeckten Unterfahrten in Verbindung gebracht, damit die Personen, welche in den Gebäuden verkehren, in die Equipagen ein- und aussteigen können, ohne von Wind und Wetter belästigt zu werden. Besonders wichtig ist die Anlage derartiger, oft auch feitlich geschlossener Unterfahrten bei Theatern, Concert-Localen und Gesellschaftshäusern, da die Besucher derselben, besonders die Damen, bei der großen Temperaturdifferenz, welche zwischen den heißen, mit Menschen angefüllten Sälen und der Strafsenluft besteht, sich sonst leicht Erkältungen aussetzen würden.

Die Disposition der Rampen wird sich vorzugsweise nach dem zur Verfügung stehenden Raume vor dem Gebäude, ferner aber auch nach der Gestalt des Platzes und der Richtung der anschließenden Strafsen zu richten haben. Es gilt dieses namentlich von dem unteren Theile der Rampen, welcher allmählich in die Richtung

154.  
Disposition.

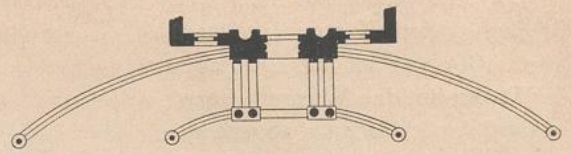


Fig. 188.



Vom *Lipfius*'schen Entwurf für das deutsche Reichstags-Gebäude. — 1/1000 n. Gr.

Fig. 189.



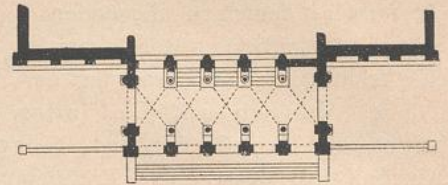
Vom Ständehaus in Hannover. — 1/500 n. Gr.

Fig. 190.



Vom *Ende- & Böckmann*'schen Entwurf für das deutsche Reichstags-Gebäude. — 1/1000 n. Gr.

Fig. 191.



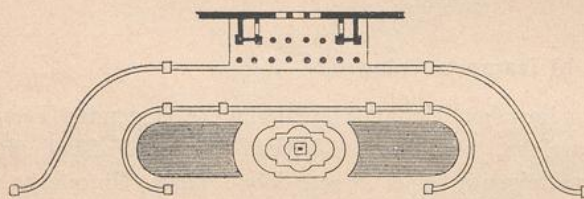
Vom alten Hoftheater zu Dresden. 1/600 n. Gr.

Fig. 192.



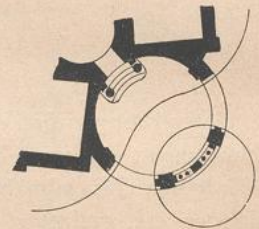
Vom Volkstheater zu Buda-Pest. — 1/550 n. Gr.

Fig. 193.



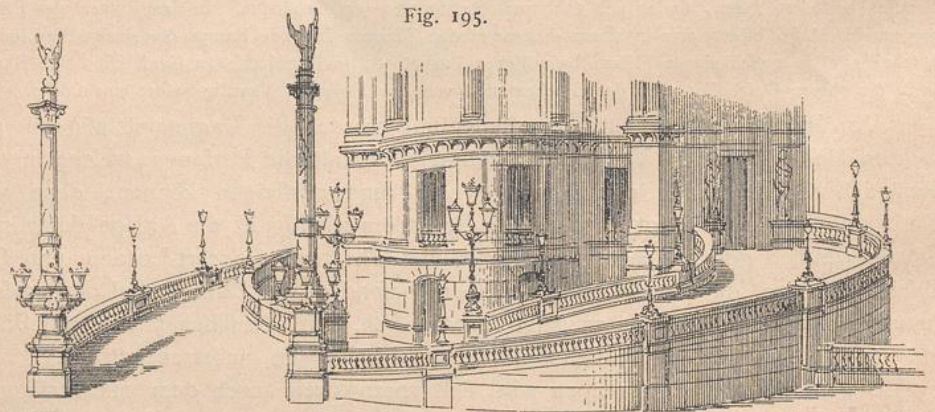
Vom Parlaments-Gebäude zu Wien. — 1/1500 n. Gr.

Fig. 194.



Vom Stadttheater in Wien. — 1/600 n. Gr.

Fig. 195.



Von der großen Oper in Paris.

(Nach: Bosc, E. *Dictionnaire raisonné d'architecture* etc. Paris 1876-80.)

Rampen-Anlagen.



der Strafsen überleiten soll und zu diesem Zwecke gewöhnlich unten eine Verbreiterung erfährt. Nur da, wo die Hauptverkehrsrichtung parallel zum Gebäude stattfindet und für eine Verbreiterung der Rampe der Platz nicht vorhanden ist, kann die Fahrbahn derselben von unten an gleich breit und parallel zur Façade angelegt werden. Ist dagegen der Verkehr mehr normal auf die Gebäudefläche gerichtet oder kommen neben dieser noch andere Richtungen in Betracht, so wird man zu einer einfach oder doppelt geschweiften Begrenzung der Rampenwangen übergehen müssen (Fig. 190 bis 195). Dasselbe ist der Fall, wenn die Auffahrt zurückliegend, zwischen zwei vorspringenden Gebäudeflügeln, angeordnet werden soll. Sehr interessante Ausbildungen stark geschweiften Rampen und Unterfahrten zeigen die Beispiele in Fig. 194 u. 195, ersteres vom Stadttheater in Wien (Architekt *Fellner*), letzteres von der großen Oper in Paris (Architekt *Garnier*).

Bei Monumentalbauten, deren Haupteingängen Rampen mit Unterfahrten vorgelegt sind, wird der stattliche Eindruck der Façade noch wesentlich gehoben durch Verbindung der Rampe mit einer Freitreppe für Fußgänger, welche die Vorhalle auf dem kürzesten Wege erreichen wollen, eine Anlage, welche vor vielen der neueren Theater, z. B. dem Hoftheater in Hannover, dem neuen Opernhause

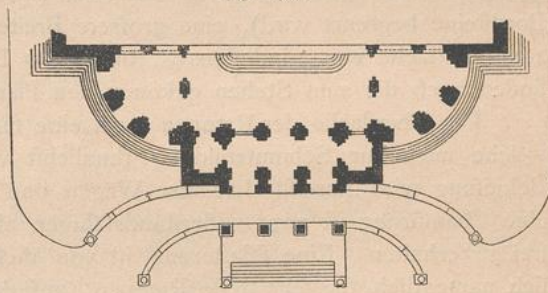
in Frankfurt a. M. (Fig. 196), dem Volkstheater in Buda-Pest (Fig. 192) u. a. O. vorkommt. (Siehe auch Art. 150 und Theil IV, Halbbd. 1 dieses »Handbuches«, Abschn. 5, Kap. 1, a, 2: Eingänge und Thorwege.)

Eine derartige Combination von Rampe und Treppe ist aber gerade bei Theatern dann bedenklich, wenn der Verkehr für Wagen und Fußgänger an einer Stelle concentrirt werden muß, so daß die letzteren genöthigt sind, den Verkehr der Wagen zu kreuzen; es empfiehlt sich daher dringend, für Fußgänger noch besondere Ausgänge anzulegen. Eine derartige, sehr geschickte Disposition zeigt das von *Lucas* erbaute neue Opernhaus in Frankfurt a. M., an welchem diese Ausgänge für Fußgänger in Viertelkreisbögen vertheilt sind, welche sich zwischen den Hauptvorbau und die Seiten-Rifalite einschieben, ein Motiv, welches auch im oberen Geschoffe in der inneren Durchbildung auf das Glückliche verwerthet wurde.

Schließlich sei hier noch einer stattlichen Rampen-Anlage Erwähnung gethan, welche sich in Lyon findet und welche zugleich als Beispiel dienen mag, wie derartige Aufgaben zu behandeln sind (Fig. 197). Die Rampe hat den Zweck, das hoch

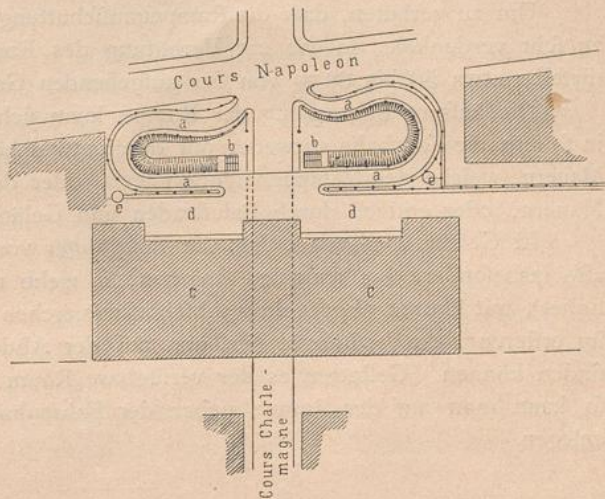
Handbuch der Architektur. III. 6.

Fig. 196.



Vom Opernhaus zu Frankfurt a. M. — 1/120 n. Gr.

Fig. 197.



Vom Empfangsgebäude der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn zu Lyon.



liegende Stationsgebäude der Station *Lyon-Perrache* der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn mit der tiefer liegenden *Place Napoléon*, bezw. der Stadt Lyon in Verbindung zu setzen. Die Höhe des Vorplatzes *d* vor dem Stationsgebäude *e* über der Straße *Cours Napoléon* ist eine sehr beträchtliche, da eine andere Straße *Cours Charlemagne* mitten unter dem Stationsgebäude hindurch geführt ist. Damit das Publicum nicht nöthig hat, den großen Umweg, welcher durch die Rampen-Anlage *a* bedingt wird, zu machen, sind in *b* zwei Treppen angelegt, welche direct hinaufführen. In *e* befinden sich Piffoirs.

Eine fernere sehr stattliche Rampen-Anlage befindet sich vor dem neuen Justiz-Palast in Brüssel.

155.  
Construction.

Die Längendimensionen der Rampen hängen von dem disponiblen Platze, von der Höhenlage des Erdgeschoss-Fußbodens über dem Straßenspflaster und von der Bedeutung des Gebäudes ab, so daß sich hierüber nicht gut allgemeine Normen feststellen lassen. Die Neigung wird im Mittel zu 1:15 angenommen werden können; doch wird man in vielen Fällen, namentlich bei ganz frei liegenden Gebäuden, bis 1:20, wenn dagegen der Raum sehr beschränkt ist, bis 1:12 gehen. Die Fahrbahn der Rampe ist im Minimum zu 2,60 m Breite anzunehmen; indessen empfiehlt sich, namentlich bei fehlenden Seiten-Trottoiren (wo also die Fahrbahn nur durch schmale Bordsteine begrenzt wird), eine größere Breite. Vor dem Eingange ist eine horizontale Fläche von mindestens 3, besser 5 m Länge einzulegen; im letzteren Falle finden auch die zum Stehen gekommenen Pferde auf dieser Horizontalebene Platz.

Die Oberfläche der Rampen muß eine für das Befahren geeignete Befestigung, welche auch zur Schmutzbildung thunlichst wenig Anlaß giebt, erhalten. Eine Bekiefung wird nur für leichtere Wagen und wenig befahrene Rampen genügen; eine Chauffirung ist zwar widerstandsfähiger, allein nur schwer staub- und schmutzfrei zu erhalten. Eine Pflasterung ist von diesen Uebelständen frei und empfiehlt sich namentlich für sehr steile Rampen, auf denen schwereres Fuhrwerk verkehrt; sie hat indess den Nachtheil, daß beim Befahren derselben starkes Geräusch entsteht. Wo man auf thunlichste Geräuschlosigkeit zu sehen hat, muß Stampfasphalt oder Holzpflasterung in Anwendung kommen. Ueber Construction und Ausführung dieser verschiedenen Befestigungsweisen ist im nächsten Abschnitt (Kap. 1) das Erforderliche aufgenommen.

Als besonderen Schmuck, vorzüglich für die Anfangs Pfeiler einer Balustrade, empfiehlt sich die Aufstellung von Candelabern, welche die Auffahrt beleuchten und zugleich den Anfang derselben in wirkungsvoller Weise betonen.

156.  
Seitlicher  
Abchluss.

Um zu verhüten, daß die Rampenauffschüttung die Räume des Kellergeschosses zu sehr verdunkelt, so wie zur Verhütung des Eindringens der Erdfeuchtigkeit ist dieselbe etwa 50 bis 60 cm von der aufgehenden Gebäudemauer abzurücken.

Die äußere Begrenzung der Rampe kann sich sehr verschiedenartig gestalten, in so fern die Fahrbahn entweder nur durch etwas höhere Bordsteine, bezw. niedrige Mauern, welche der Rampenneigung folgen, oder durch terrassenförmig abgetreppte Mauern, oder endlich durch Balustraden und Geländer abgeschlossen werden kann.

Ist Gefahr vorhanden, daß die Fußgänger von den Wagen bedrängt werden, also insbesondere bei schmalen Rampen, so ziehe man ein niedriges (70 bis 80 cm hohes), mit Platten abgedecktes Abschlussmüerchen einer hohen Brüstung vor, weil im ersteren Falle bedrängte Personen auf der Abdeckung des Mauerchens Schutz finden können. Gestatten es der verfügbare Raum und die disponibeln Geldmittel, so kann man auf der Rampe neben der Fahrbahn auch einen erhöhten Fußweg anlegen.