



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Städtebaukunst**

**Ehlgötz, Hermann**

**Leipzig, 1921**

VI. Eisenbahnanlagen

---

[urn:nbn:de:hbz:466:1-79535](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-79535)

Spiele. Sie werden von den Spielabteilungen zahlreicher Turn- und Sportvereine benutzt und außerdem tummelt sich Jung und Alt bei günstigem Wetter zwanglos darauf umher. Die rund 4,8 ha große Teichfläche, welche die beiden Wiesen trennt, bildet im Winter die beliebteste Eisbahn in der ganzen Um-

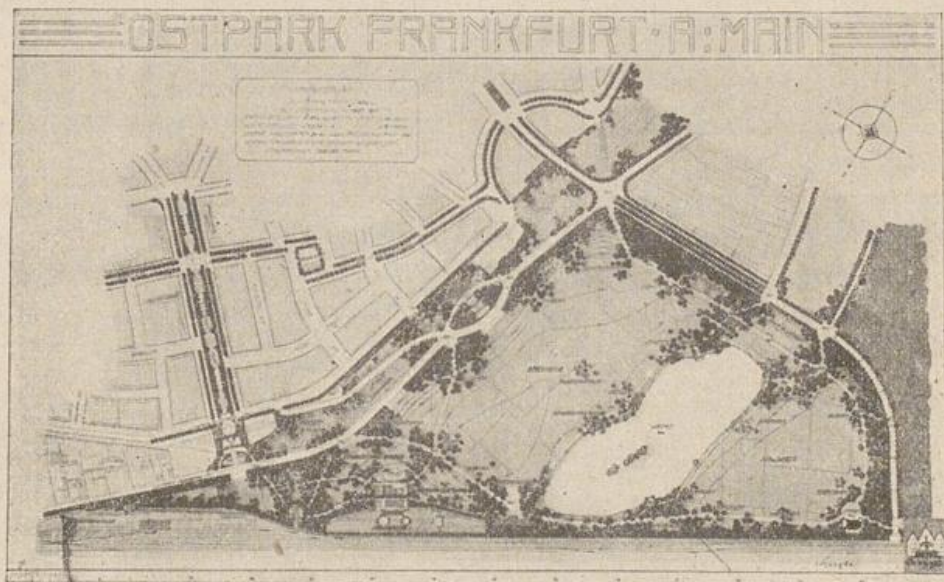


Abb. 52. Ostpark in Frankfurt a. M.

(Verfasser: C. Heide in Frankfurt a. M.)

gebung; sie ist an Sonntagen schon von 10000 Personen besucht worden. Erwähnt sei schließlich noch, daß mit dem Parke ein Schulgarten verbunden ist, dessen einer Teil nach pflanzengeographischen und biologischen Gesichtspunkten geordnete Vegetationsbilder darbietet, während der andere Teil Anzuchtfelder enthält, auf denen der Bedarf an Pflanzen für den Naturgeschichtsunterricht der Schule gezogen wird.

## VI. Eisenbahnanlagen.

Die gewaltige Bevölkerungszunahme der Stadt zeitigt von Jahr zu Jahr ein immer stärkeres Anschwellen des Verkehrs, dessen Intensität nur andeuten und schätzen läßt, was noch folgen wird. Deshalb ist die Lösung der Verkehrsfragen eine der wichtigsten Aufgaben.

Die Städte verlangen enge Verknüpfung mit dem Eisenbahnverkehr. Daher ist in erster Linie der Fern- und Außenverkehr in Betracht zu ziehen, der von allen Himmelsrichtungen



zur Stadt kommt, in ihr sein Ziel findet, sie durchzieht oder umgeht.

Beim Beginn der Erbauung von Eisenbahnen hat man die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nicht voraussehen oder ahnen können. Man hat daher keine Bedenken getragen, die von den Eisenbahnen gekreuzten Wege in Schienenhöhe zu schneiden. Aus diesen Wegen sind allmählich städtische Straßen geworden; der Verkehr der Bahn hat sich gehoben und so entstanden an den Kreuzungsstellen Unzuträglichkeiten, die sowohl im Interesse der Eisenbahn wie der Stadt dringend nach Beseitigung schrieen. Ein weiteres Hindernis bildet für die Entwicklung die Vergrößerung der dem Verkehr und Betrieb der Eisenbahn in den Städten dienenden Anlagen, der Bahnhöfe, die in vielen Städten die älteren und neueren Teile trennen. Eine Abhilfe ist nur dadurch möglich, daß die Anlagen für den Eisenbahnbetrieb, also die Abstellbahnhöfe, Verschiebebahnhöfe, Abstellgleise, Werkstätten, Lokomotivschuppen, Umladeschuppen und Umladerampen aus der Stadt hinaus verlegt werden, während nur die dem Personen- und Eilgutverkehr dienenden Anlagen in der Stadt bleiben.

Die Beseitigung der Übergänge in Schienenhöhe ist eine dringende Notwendigkeit. Sowohl der steigende Verkehr auf den Straßen als auf den Eisenbahnen verlangt diese Beseitigung; sie kann erfolgen durch Hoch- oder Tieflegung der Eisenbahn oder durch Über- bzw. Unterführung der Straßen mittels Rampen über oder unter die in ihrer Höhenlage bleibende Eisenbahn. Das beste Mittel aber ist die Hochlegung der Eisenbahn im Bereich des Stadtkörpers und seiner Erweiterung, die fast immer ohne zu große Schwierigkeiten, wenn auch häufig nur unter Aufwendung erheblicher Kosten, zu ermöglichen ist.

Diese Schwierigkeiten lassen sich hintanhalten, wenn die Bahnanlagen auf die kommunalen Verkehrsverhältnisse, d. h. also auf die Gestaltung der Bebauungspläne Rücksicht nehmen. Nur so läßt sich eine richtige Einpassung der Bahnanlage in die Stadtanlage erreichen.